

Järvi-Suomen kanavahankkeet ja aluerakenne



Merenkululaitos

Helsinki 2000
ISBN 951-49-0913-5
ISSN 1456-7814

OS MKL



8021

ISSN 1456-7814
Oy Painopaikka Ab, Helsinki 1999

Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji			
Anton Goebel, Antti Meriläinen ja Sakari Somerpalo (Suunnittelukolmio Oy)		raportti			
		Toimeksiantaja			
		Merenkulkulaitos			
		Toimielimen asettamispäivämäärä			
Julkaisun nimi					
Järvi-Suomen kanavahankkeet ja aluerakenne					
Tiivistelmä					
<p>Selvityksessä tarkastellaan Kymijoen – Mäntyharjun kanavaparin rakentamisen ja Saimaan kanavan laajentamisen vaikutuksia hankkeiden vaikutusalueen aluerakenteeseen. Tämä on perusteltua, koska etenkin vaikutusalueen itäisten maakuntien aluerakenteelliset ongelmat ovat kärjistyneet. Kanavahankkeiden toteuttaminen onkin nähty yhtenä näiden alueiden kehitystä tukevana toimenpiteenä.</p> <p>Selvityksen yhteydessä tehdyt haastattelut, tilastolliset tunnusluvut sekä aluerakenteen analyysi osoittavat tarpeen vaikutusalueen aluerakenteen tukemiselle. Toisaalta vaikutusalueen liikennejärjestelmän nykytilaa voidaan pitää vähintäänkin hyvänä, toki tärkeitä kehittämistarpeita on myös olemassa. Voidaankin olettaa, että liikennejärjestelmä ei ole pullonkaula vaikutusalueen aluerakenteen kehittämisessä.</p> <p>Kanavahankkeet voivat tuoda vaikutusalueen aluerakenteen kehitystä tukevia tuottavuusvaikutuksia lähinnä metsäteollisuudessa ja matkailussa. Metsäteollisuuden eduksi koituvat kuljetuskustannussäästöt ovat kuitenkin riittämättömät uusien vaikutusalueelle kohdistuvien investointien syntymiseen. Kanavahankkeet voivatkin lähinnä auttaa alueen metsäteollisuuden nykyisten työpaikkojen säilyttämisessä. Sen sijaan matkailun kehittämisen kautta on mahdollista luoda uusia työpaikkoja ja tätä kautta aikaansaada aluerakenteen kehitystä tukevia vaikutuksia. Vaikutusalueen maakuntaliitot näkevätkin Kymijoen – Mäntyharjun kanavaparin mahdollisuutena alueen matkailun kehittämisessä.</p> <p>Järvi-Suomen kanavahankkeet toteuttavat omalta osaltaan kansallisen ja EU:n aluepolitiikan tavoitteita, koska ne parantavat yritysten toimintaedellytyksiä, edistävät työpaikkojen syntymistä ja vahvistavat alueiden talouden perustaa. Tämä tulee myös ottaa huomioon päätettäessä kanavahankkeiden toteuttamisesta. Selvitys ei kuitenkaan tue sitä, että kanavahankkeet ovat erityisen tehokas tapa vaikutusalueen aluerakenteen tukemiseksi. Maakuntien kannanottojen ja esitettyjen näkökulmien perusteella voidaan olettaa esimerkiksi elinkeino- ja koulutuspoliittisten toimenpiteiden olevan liikenneinfrastruktuurin kehittämistä tehokkaampia keinoja vaikutusalueen aluerakenteen kehitykseen vaikuttamisessa.</p>					
Avainsanat (asiasanat)					
aluerakenne, aluepolitiikka, kanavat, kanavahankkeet, Saimaan kanava, Kymijoen kanava, Mäntyharjun kanava, Järvi-Suomi, hankearviointi					
Muut tiedot					
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN		
Merenkulkulaitoksen julkaisuja 4/2000		ISSN 1456-7814	ISBN 951-49-0913-5		
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus		
49 sivua + 1 liite	suomi				
Jakaja		Kustantaja			

YHTEENVETO

Kanavahankkeet ja niiden vaikutusalue

Järvi-Suomen kanavahankkeilla tarkoitetaan ensisijaisesti Kymijoen – Mäntyharjun kanavaparin rakentamista sekä Saimaan kanavan laajentamista. Saimaan nykyisen kanavan vaikutusalueen maakunnille kanavahankkeet tarjoavat ympärivuotisen yhteyden sisävesiltä merelle sekä suuremmasta aluskoosta seuraavia kuljetustaloudellisia hyötyjä. Lisäksi Kymijoen – Mäntyharjun kanavapari poistaa osan matkaa Venäjän alueella kulkevan Saimaan kanavan toiminnan jatkuvuuteen ja venäläisten perimiin maksuihin liittyvät ongelmat.

Päijänteen alueen maakunnille Kymijoen- Mäntyharjun kanavapari tarjoaa uuden kansainvälistä kauppaa palvelevan kuljetusvaihtoehdon. Kanava tarjoaa myös mahdollisuuden liikennöidä huviveneillä ja risteilyaluksilla Suomenlahdelta Päijänteelle. Matkailun kannalta tärkein vaikutus on kuitenkin Mäntyharjun kanavalla, joka liittää Saimaan ja Päijänteen vesistöt toisiinsa. Kymijoen – Mäntyharjun kanavaparin kustannusarvio on noin 7,4 mrd. markkaa ja Saimaan kanavan laajentamisen 1,3 mrd. markkaa.

Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin ja Saimaan kanavan vaikutusalue käsittää Saimaan ja Päijänteen vesistöalueet. Vaikutusalueella on 7 maakuntaliittoa: Keski-Suomen, Päijät-Hämeen, Pohjois-Savon, Etelä-Savon, Pohjois-Karjalan, Etelä-Karjalan sekä Kymenlaakson liitot. Kanavahankkeiden vaikutusalueen suurimmat kaupunkiseudut ovat Lahti ja Jyväskylä, jotka sijaitsevat Päijänteen vesistöalueelle.

Vaikutusalueen tilastolliset tunnusluvut

Tilastollisten tunnuslukujen valossa vaikutusalueen aluerakenteen kehitys on ollut koko maan kehitystä heikompaa. Väestön osalta nykyinen vanheneva ikärakenne on epäedullinen ja ennustettu kehitys tulee vain huonontamaan tilannetta. Väestön ikääntymisestä seuraa julkisten sosiaalipalvelujen kysynnän kasvu, mutta palvelujen tuotantokustannuksia on maksamassa suhteellisesti pienempi joukko työikäisiä kuin maassa keskimäärin. Vaikutusalueen sisällä Saimaan alueella pitkän aikavälin väestökehitys on huolestuttavampaa kuin Päijänteen alueella.

Vaikutusalueella BKT/capita on noin 16400 markkaa koko maan keskiarvoa alempi. Vuonna 1992 vastaava ero oli noin 10000 markkaa, joten 1990-luvun alun laman jälkeen erot henkeä kohden lasketussa BKT:ssa ovat kasvaneet. Koko maahan verrattuna vaikutusalueen tuotannossa teollisen toiminnan osuus (29,8 %) on korkea, mutta kaupan ja liikenteen sekä muun palvelutoiminnan yhteinen osuus (36,3 %) selvästi koko maan tason (44,9 %) alapuolella. Vaikutusalueen BKT:n jälkeenjääneisyys koko maan tasosta näkyy vaikutusalueen asuntokuntien pienempinä keskituloina.

Vaikutusalueen eteläisten maakuntien BKT on vahvistunut ja Etelä-Karjalan sekä Kymenlaakson henkeä kohden laskettu BKT on ollut lähellä koko maan tasoa. Teollisuuden osuus kasvusta on ollut merkittävä; kummassakin maakunnassa yli kolmannes BKT:stä syntyy teollisuudessa. Vaikutusalueen sisällä heikoimmassa asemassa ovat Saimaan puolella sijaitsevat Etelä-Savo, Pohjois-Savo ja Pohjois-Karjala. Näissä maakunnissa julkisten palvelujen osuus kokonaistuotannosta on suurempi kuin vaikutusalueen muissa maakunnissa.

Vaikutusalueen työttömyys on ollut koko maan työttömyyttä korkeampaa koko 1990-luvun. Erityisen korkeaa työttömyys on Keski-Suomessa, Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassa. Sen sijaan Kymenlaaksossa työttömyys on vähentynyt selvästi 1990-luvulla ollen vuonna 1997 koko maan työttömyysastetta alempi.

Kaikissa maakunnissa palvelusektori on merkittävin työllistäjä, mutta Keski-Suomen, Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan maakunnissa palvelusektorin työpaikkojen osuus on vaikutusalueen keskiarvoa korkeampi. Vastaavasti teollisuuden työpaikkojen osuus on vaikutusalueen muita maakuntia merkittävämpi Kymenlaaksossa, Etelä-Karjalassa ja Päijät-Hämeessä.

Vaikutusalueen aluerakenteen heikkoudet ja vahvuudet

Vaikutusalueen maakuntaliittojen mukaan maakuntien aluerakenteen kehittämisessä yritystoiminnan toimintaedellytysten turvaaminen on väestön hyvinvoinnin perusta. Metsäteollisuuden osalta maakuntien jokseenkin yhteisenä tavoitteena on jalostusasteen kasvattaminen alueella tapahtuvaa jalostustoimintaa tukemalla. Metsäteollisuuden ohella vaikutusalueen metalliteollisuus on vahvaa ja siihen liittyvää osaamista halutaan edelleen kehittää. Vaikutusalueen maakunnissa kuitenkin nähdään, että teollisuuden toimintaedellytykset turvaamalla säilytetään lähinnä nykyiset työpaikat, koska edes teollisuuden merkittävät investoinnit eivät juuri synnytä uusia työpaikkoja. Perinteisten alojen ohella etsitään uusia korkean arvonlisäyksen kasvualoja, kuten informaatioteknologia, elektroniikka sekä bio- ja ympäristötekniikka. Näillä aloilla parhaat menestymismahdollisuudet omaavat vaikutusalueen korkeakoulukaupungit. Myös alueen monipuolista luonnonympäristöä hyödyntävään matkailuun uskotaan.

Työn yhteydessä tehtyjen haastattelujen ja kyselyjen sekä tilastollisten tunnuslukujen perusteella vaikutusalueen maakunnat voidaan jakaa Päijänteen maakuntiin (Päijät-Häme ja Keski-Suomi), vaikutusalueen eteläisiin maakuntiin (Kymenlaakso ja Etelä-Karjala) sekä Saimaan maakuntiin (Etelä-Savo, Pohjois-Savo ja Pohjois-Karjala). Perusteluna jaolle ovat maakuntien aluerakenteelliset yhtäläisyydet, jotka seuraavat pitkälti maantieteellisistä sijaintitekijöistä.

Päijänteen maakuntien vahvuutena on keskeinen sijainti ja siitä johtuva kattava liikenneinfrastrukturi. Maakunnissa on myös selvät kasvukeskukset (Lahti ja Jyväskylä). Ongelmaksi saattaa kuitenkin muodostua kasvukeskusten ulkopuolisten alueiden heikko kehitys.

Vaikutusalueen eteläisten maakuntien vahvuutena on kokonaistuotannon kasvu, mutta heikkoutena sen kohdistuminen suhteellisesti vähän työpanosta käyttävään teollisuuteen. Myös elinkeinorakenne on yksipuolinen. Maakuntien vahvuutena ovat hyvät liikenneyhteydet; Kymenlaakso on valtakunnan tasolla merkittävä logistiikkakeskus ja Etelä-Karjalasta kulkevat tärkeät yhteydet Venäjälle. Venäjä onkin alueille sekä mahdollisuus että uhka.

Saimaan alueen pohjoisten maakuntien aluerakenteellinen kehitys on vaikutusalueen heikointa. Maakuntien tavoitteena on lisätä metsäteollisuuden jalostusastetta sekä hakea kasvua uusilta korkean teknologian aloilta. Tässä parhaat mahdollisuudet ovat yliopistomaakunnilla, Pohjois-Karjalalla ja Pohjois-Savolla. Maakuntien heikkoutena on julkisten palvelujen suuri osuus väestörakenne ja työttömyys. Etelä-Savon kohdalla ongelmallista on myös selvän kasvukeskuksen puuttuminen.

Vaikutusalueen tavaraliikenteen kuljetusvirrat

Saimaan kanavan nykyisistä kuljetusvirroista kemiallisen ja mekaanisen metsäteollisuuden vientikuljetusten osuus on lähes puolet. Myös kanavakuljetusten tulevan kasvun arvioidaan tulevan näiltä toimialoilta. Saimaan alueen kemiallisen metsäteollisuuden viennistä 12 % kuljetettiin Saimaan satamien ja 84 % merisatamien kautta (Kotkan/Haminan osuus noin 81 %) vuonna 1998. Vientitonneista 78 % kuljetettiin satamiin rautateitse ja 22 % maanteitse. Saimaan alueen mekaanisen metsäteollisuuden viennistä 23 % vietiin Saimaan satamien ja 77 % merisatamien kautta (Kotkan/Haminan osuus lähes 50 %, Helsingin/Loviisan noin 25 %). Vientitonneista 58 % kulki satamiin rautateitse ja 42 % maanteitse.

Päijänteen alueen kemiallinen metsäteollisuus on rakentanut kuljetusjärjestelmänsä pitkälle rautateiden sekä Rauman ja Kotkan/Haminan satamien varaan mm. investoinneilla satamiin ja kuljetuskalustoon. Päijänteen alueen kemiallisen metsäteollisuuden kuljetuksista Rauman osuus oli lähes 50 % ja Kotkan/Haminan osuus vajaa 40 % vuonna 1998. Vientitonneista 77 % kuljetettiin satamiin rautateitse ja 23 % maanteitse. Päijänteen alueen mekaanisen metsäteollisuuden kuljetusvolyymi on selvästi pienempi kuin Saimaan alueen ja viennistä sekä Kotkan/Haminan että Helsingin/Loviisan satamien osuus oli vajaa 30 %. Tonneista 31 % kulki satamiin rautateitse ja 69 % maanteitse.

Vaikutusalueen tavaraliikenteen liikennevirrat osoittavat vaikutusalueen metsäteollisuuden, erityisesti kemiallisen metsäteollisuuden, vientikuljetusten painottuneen rautateille. Voidaankin todeta, että sisävesikuljetukset kilpailevat metsäteollisuuden tuotteiden ja muun bulk-tavaran kuljetuksista pitkälti rautatie-merisatama -kuljetusketjun kanssa. Teollisuus ei kuitenkaan ole halukas kehittämään kuljetus- ja jakelujärjestelmiään yhden vaihtoehdon varaan kilpailutilanteen ylläpitämiseksi. Kanavien myötä syntyvän ympärivuotisen kilpailun voidaan siis olettaa tuovan kuljetustaloudellista hyötyä alueen teollisuudelle. Toisaalta kilpailutilanteen säilyttämiseksi teollisuus ei ole valmis purkamaan vaihtoehtoisia kuljetusjärjestelmiä, vaikka ympärivuotinen sisävesiliikenne teoriassa antaisi tähän mahdollisuuden. Keskeinen sisävesikuljetusten kilpailukykyä rajoittava tekijä on nopeusvaatimusten korostuminen teollisuuden (erityisesti paperiteollisuuden) kuljetuksissa, koska merisatamien kanssa kilpailukykyisen kuljetusfrekvenssin ylläpitäminen sisävesisatamista on vaikeaa.

Maakuntien liikennejärjestelmän kehittämisstrategiat ja -hankkeet

Työn yhteydessä tehdyissä kyselyissä ja haastatteluissa kartoitettiin vaikutusalueen maakuntaliittojen ja kaupunkien näkemyksiä alueen liikenneinfrastruktuurin kehittämistarpeista. Vastauksen perusteella liikenneverkon kattavuus on hyvällä tasolla kaikissa vaikutusalueen maakunnissa. Päätie- ja rataverkko on laaja, lentoasema on Päijät-Hämettä lukuun ottamatta kaikissa maakunnissa sekä Päijät-Hämettä ja Keski-Suomea lukuun ottamatta alueelta on vesiliikenneyhteydet merelle. Tärkeimmät maakuntaliittojen esiin nostamat liikennejärjestelmän kehittämishankkeet ovatkin nykyisten teiden, ratojen, terminaalien, satamien ja rajanylityspaikkojen parantamishankkeita sekä junaliikenteeseen ja lentoyhteyksiin liittyviä liikennöintitoiveita. Lisäksi alemman asteisen tieverkon kunnan parantamisen merkitystä korostettiin useissa vastauksissa. Kokonaan uusina liikenneyhteyksinä nousevat esille kanavahankkeiden lisäksi ainoastaan Kerava-Lahti -oikorata, tulevaisuuden varauksena myös rantarata Kotkaan sekä uusien tieyhteyksien rakentamiseen verrattavina kohteina moottoritiehankkeet E-18, Lahti-Heinola sekä lyhyemmät jaksot suurimpien kaupunkien ympäristöissä.

Kanavahankkeiden osalta keskeiseksi tavoitteeksi nousi ympärivuotinen vesitieyhteys. Saimaan kanavan laajentamisen myötä toteutuvaan ympärivuotisuuteen ei kuitenkaan täysin uskottu, mikä teki Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparista houkuttelevamman vaihtoehdon. Kyselyjä tehtäessä myöhemmin vaihtoehdoksi noussut nykyisen Saimaan kanavan ympärivuotiseksi kehittäminen ei ollut esillä.

Maakuntien suhtautumisessa Järvi-Suomen kanavahankkeisiin oli selviä kanavien liikenteellisestä merkityksestä johtuvia eroja. **Pohjois- ja Etelä-Savo** nostavat kanavahankkeet liikennejärjestelmän kehittämishankkeina korkealle ja asettavat Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin etusijalle. Perusteluina ovat mm. liikennöintimaksujen ja viranomaistoiminnan epävarmuuden poistuminen kanavan sijaitessa kokonaan Suomen alueella sekä Viipurinlahden jääongelmat. **Pohjois-Karjalassa** Saimaan kanavan ja Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin väliseen paremmuuteen ei otettu kantaa, vaan keskeisenä kysymyksenä nähdään ympärivuotisuus, kuljetusvarmuus ja eri vaihtoehtojen kuljetuskustannukset.

Päijänteen alueen maakunnista meriyhteyttä ei nykyisin ole ja elinkeinoelämän kuljetukset perustuvat ensisijaisesti tie- ja rataverkon hyödyntämiseen. Siksi niiden ylläpidon taso ja parantaminen nousevat maakuntien tärkeysjärjestyksessä etusijalle kanavahankkeisiin nähden. Tärkeimpänä kanavahankkeet nähdään **Päijät-Hämeessä**, missä katsotaan Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin toteuttavan parhaiten maakunnan tavoitteita. Myös **Keski-Suomessa** kannatetaan Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin sekä Savon kanavan rakentamista, mutta katsotaan, että matkailun kannalta tärkeän Mäntyharjun kanavan rakentaminen yhdessä Saimaan kanavan kanssa antaisi vesikuljetuksille tyydyttävät puitteet jo ennen Kymijoen kanavointia.

Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin katsottiin tukevan **Kymenlaakson** logistiikkakeskus -konseptia, mutta kanavahankkeilla arvioitiin myös voivan olla negatiivisia vaikutuksia maakunnan merisatamiin. **Etelä-Karjalassa** kanavahankkeet nousevat maakunnan kärkihankkeiden joukkoon, mutta maakunnassa katsotaan, että Saimaan kanavan parantaminen toteuttaa alueen tavoitteita paremmin kuin Kymijoen kanava, joka ohjaisi liikennettä pois Saimaan kanavalta.

Aluepolitiikan tavoitteet ja aluerakenteeseen vaikuttaminen

Aluepolitiikan tavoitteena on tasoittaa alueellisista elintaso- ja elinolosuhde-eroista aiheutuvaa eriarvoisuutta, joka viime kädessä näkyy eroina eri alueilla asuvien kansalaisten keskimääräisessä hyvinvoinnissa. Tärkein alueiden hyvinvointieroja selittävä tekijä on työllisyys. Lisäksi hyvän palkanmaksukyvyyn omaava tuotantotoiminta on tärkeää, koska se houkuttelee dynaamisinta (yritteliästä, osaavaa) väestöä säilymään alueella ja/tai tulemaan sinne. Korkean työllisyysasteen ohella korkea arvonlisäys työllistä kohden auttaa alueellisten erojen kaventamisessa.

Aluepolitiikkaa toteutetaan kansallisella ja ylikansallisella tasolla. EU:n aluepolitiikka on siirtänyt painopisteen aluepoliittisesta suunnittelusta ohjelmaperusteiseen alueelliseen kehittämiseen. Alueellisen kehittämisen rahoitus perustuu EU:n yhteisestä budjetista saatavaan ns. rakennerahastotukeen ja kansalliseen tukeen. Liikenneministeriön osuus kansallisesta tuesta on ollut vähäinen; vuonna 1997 se oli 0,7 % kansallisista vastinosista. Laajaa (mm. tienpidon ja kehittämisen määrärahat sisältävää) tulkintaa sovellettaessa liikenneministeriön osuus vuoden 1997 alueellisen kehittämisen rahoituksesta oli 18 %, jota voidaan pitää merkittävänä.

Tämä vahvistaa käsitystä siitä, että liikennejärjestelmällä on suuri merkitys alueiden toimintaedellytysten turvaamisessa.

Alueellisista ohjelmista Järvi-Suomen kanavahankkeiden näkökulmasta tärkein ja markkamääräisesti suurin on Tavoite 1 –ohjelma, jonka piiriin kuuluu 13,4 % koko maan väestöstä. Ohjelman toimenpiteet on suunnattu pääasiassa tuotannollisten investointien lisäämiseen ja infrastruktuurin tason parantamiseen sekä työllistävän kehityksen aikaansaamiseen ongelmallisimmilla alueilla. Vaikutusalueen heikoimmin menestyneet maakunnat Etelä-Savo, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo kuuluvat ohjelman piiriin. Tavoite 1 –ohjelma ja muut alueelliset ohjelmat eivät kuitenkaan sovellu laajojen liikennehankkeiden toteuttamiseen rahoituksen riittämättömyyden takia. Kanavahankkeiden osalta vaikutusalueen maakuntaliitot ovat käyttäneet rakennerahastotukia lähinnä kanavahankkeiden suunnittelun ja toteuttamisen edistämiseen. Pohjois-Savon tavoitteena on kuitenkin käyttää rakennerahastotukea Savon kanavan rakentamiseen tulevilla ohjelmakaudella.

Järvi-Suomen kanavahankkeiden yhteydessä etenkin maakuntaliitot ja poliittiset päätöksentekijät ovat korostaneet aluepoliittisten tekijöiden huomioon ottamisen tärkeyttä. Aluepolitiikka ohjaa sektoripolitiikkoja ja tätä kautta myös liikennepolitiikka toteuttaa omalta osaltaan aluepoliittisia tavoitteita. Esimerkiksi liikennejärjestelmää kehitettäessä ja sen käyttöä hinnoiteltaessa päätöksiä ei tehdä yksin tehokkuuskriteereillä, koska vaikutusta on mm. alueellisen tasarvon periaatteella. Nykytilanteessa Saimaan kanavan osalta aluepoliittiseksi tueksi voidaan tulkita ainakin sisävesiliikenteen vapauttaminen väylämaksuista.

Liikenneinvestoinnit aluepolitiikan toteuttajana

Liikenneinvestoinnit vaikuttavat maan sisäiseen aluerakenteeseen, koska niiden vaikutukset eivät kohdistu tasaisesti koko kansantalouteen. Jos tietylle alueelle suuntautuva kasvu tukee asetettuja aluepoliittisia tavoitteita, ovat tuetulla alueella saadut tuottavuusvaikutukset arvokkaampia kuin vaurilla alueilla aikaansaadut vastaavat vaikutukset. Vaikka on selvää, että liikenneinvestoinnit ovat edellytys alueiden kehittymiselle, liikenneinvestointien osuutta ei ole pystytty erottamaan muista alueiden kehittymiseen vaikuttavista tekijöistä. Empiirinen tutkimus ja talousteoriat eivät tue yleisesti vallitsevaa käsitystä infrastruktuuri-investointien merkittävästä vaikutuksesta työllisyyteen.

Liikenneinvestointien taloudelliset vaikutukset voidaan jakaa suoriin vaikutuksiin, tuottavuusvaikutuksiin, kulutusvaikutuksiin ja syrjäytymisvaikutuksiin. Liikenneinvestointeja perusteltaessa lähinnä pitkän aikavälin vaikutuksilla (tuottavuus- ja kasvuvaikutukset) on merkitystä, koska lyhyellä aikavälillä konkretisoituvat rakentamisen aikaiset vaikutukset olisivat periaatteessa saavutettavissa sijoittamalla samat resurssit kannattamattomaan hankkeeseen. Kanavahankkeiden kohdalla oleellista on keskittyä kuljetuspalvelujen tuottajille kohdistuvasta tuottavuusvaikutuksesta teollisuudelle seuraavan rahtihintojen aleneman aiheuttamaan ns. ”toisen vaiheen tuottavuushyötyyn”.

Kanavahankkeiden kasvuvaikutukset teollisuudessa

Kanavahankkeiden kuljetuskustannussäästöt kohdistuvat ensisijaisesti vaikutusalueen metsäteollisuuteen, jonka ostamien kuljetus- ja varastointipalvelujen osuus kaikista tuotannossa käytettyjen panosten arvosta on arviolta noin 6 %. Kanavahankkeista tehtyjen kuljetustaloudellisten selvitysten mukaan Saimaan kanavan laajentaminen tuottaa noin 9 % ja Kymijoen -

Mäntyharjun kanavapari noin 4 % vuotuiset kuljetuskustannussäästöt. Ottaen huomioon ostettujen kuljetus- ja varastointipalvelujen osuuden tuotantokustannuksista, saavutetuilla kuljetuskustannussäästöillä saattaisi siis olla Saimaan kanavan laajentamisen tapauksessa noin 0,5 % ja Kymijoen – Mäntyharjun kanavaparin tapauksessa 0,2 % vaikutus metsäteollisuuden tuotantokustannuksiin. Ulkopuolisilta ostetut kuljetus- ja varastointipalvelut ovat siis tärkeä, muttei kriittinen kustannustekijä metsäteollisuudessa.

Vaikka metsäteollisuus toimii erittäin kilpailluilla markkinoilla, ja hinnan alennuksilla on merkittävä toimialatason kysyntävaikutus, kanavahankkeiden aikaansaamat tuottavuusvaikutukset tuskin juurikaan vaikuttavat vaikutusalueen aluerakenteeseen. Aluerakenteen kehityksen kannalta tärkeät uudet työpaikat vaatisivat uusia investointeja, mutta syntyneet säästöt ovat riittämättömät niiden perusteleminen. Metsäteollisuuden investointiaste on myös pudonnut 1990-luvun puolivälin jälkeisestä 14 %:sta hieman yli 7 %:iin ja investoinnit ovat suuntautuneet enenevässä määrin ulkomaille. Metsäteollisuuden tuottavuus onkin kasvanut työvoimapanoksen kustannuksella; vaikka metsäteollisuuden tuotanto on kasvanut voimakkaasti 1990-luvun alun jälkeen, samana ajanjaksona henkilöstön määrä on vähentynyt selvästi. Metsäteollisuuden tuotannon kasvun työllistävä vaikutus ei olekaan välttämättä kovin merkittävä. Kanavahankkeet voivatkin lähinnä auttaa alueen teollisuuden nykyisten työpaikkojen säilyttämisessä. Kanavahankkeita keskenään vertailtaessa suurempien kuljetuskustannussäästöjen ansiosta Saimaan kanavan laajentamisen voidaan olettaa hyödyttävän teollisuutta enemmän kuin Kymijoen – Mäntyharjun kanavaparin rakentamisen.

Kanavahankkeiden kasvuvaiikutukset matkailuelinkeinossa

Järvi-Suomen kanavahankkeiden matkailullista merkitystä arvioitaessa risteilymatkailua voitaneen pitää venematkailun kehittämistä potentiaalisempana kasvutekijänä. Veneilymatkailu tuskin saavuttaa kanavahankkeiden ansiosta volyymia, joka synnyttäisi merkittävässä määrin uutta yritystoimintaa, vaan sen voidaan olettaa lähinnä vaikuttavan nykyisten palvelujen kysyntään. Myös nykyisen Saimaan kanavan matkailullinen merkitys tulee lähinnä risteilymatkailusta.

Matkailun kehittäminen on tehokas tapa tukea aluerakenteen kehitystä, koska matkailutoimialan kasvun suora ja kerrannainen työllistävä vaikutus kohdistuu ensisijaisesti vaikutusalueen sisälle. Vertailtaessa Kymijoen - Mäntyharjun ja Saimaan kanavan kehittämisvaihtoehtoja toisiinsa, on selvä, että matkailun positiiviset vaikutukset ovat saavutettavissa lähinnä ensin mainitulla hankevaihtoehdolla. Saimaan kanavan laajentaminen mahdollistaisi suurempien risteilyalusten käytön, mutta se ei juuri loisi uusia mahdollisuuksia alueen matkailun kehittämiseen. Kanavan kautta tapahtuvaan matkailuun liittyy myös venäläisten yhteistyökykyyn liittyvä epävarmuus. Lisäksi kanavan risteilyliikenteen vaikutukset matkustustaseeseen lienevät negatiiviset, koska risteilyliikenne suuntautuu pääasiassa Viipuriin. Kymijoen - Mäntyharjun kanavapari sen sijaan laajentaisi ensisijaisesti Päijänteen alueen matkailumahdollisuuksia, mutta Savon kanavan toteutuessa myös Saimaan alueen matkailun kehittämismahdollisuuksia. Näin syntyvä Järvi-Suomen rengasreitti palvelisikin koko vaikutusalueen tarpeita.

Kanavahankkeiden yhteiskuntataloudellista kannattavuutta arvioitaessa matkailuelinkeinon kasvu on pitkälti maan sisäistä siirtymää, koska Järvi-Suomen matkailun lisäys on pois maan muiden osien matkailusta. Kokonaistaloudellisten vaikutusten aikaansaaminen edellyttäisi ulkomaisten matkailijoiden määrän selvää kasvua. Tilanne on kuitenkin toinen, kun kysymystä tarkastellaan aluepoliittisesta näkökulmasta. Vaikka matkailu olisikin koko kansantalouden

tasolla siirtymää alueiden välillä, tukee vaikutusalueen matkailun kehitys maan keskiarvoa heikommin kehittyneiden alueiden kehitystä. Se on siis aluepoliittisesti perusteltua yhteiskuntataloudellista hyötyä.

Kanavahankkeet vs. muut aluepolitiikan toteuttamiskeinot

Vaikutusalueen maakuntaliitot eivät näe liikenneinfrastruktuurissa olevia puutteita merkittävänä aluerakenteellisena ongelmana. Keskeisiä kehittämistavoitteita (korkean teknologian yritystoiminnan luominen, korkeakouluopetuksen kehittäminen, elinkeinorakenteen monipuolistaminen, alueen luonnonolosuhteiden hyväksikäytön lisääminen, metsäteollisuuden jalostustasteen nostaminen, matkailun kehittäminen ja pääkaupunkiseudun kasvun hyödyntäminen) kanavahankkeet eivät matkailun kehittämistä lukuun ottamatta juurikaan tue. Vaikka tässä työssä ei ole mahdollista asettaa eri sektoripolitiikkoja tehokkuusjärjestykseen, voidaan maakuntien kannanottojen ja tässä työssä esitettyjen näkökulmien perusteella olettaa esimerkiksi elinkeino- ja koulutuspoliittisten toimenpiteiden olevan liikenneinfrastruktuurin kehittämistä tehokkaampia keinoja vaikutusalueen aluerakenteen kehitykseen vaikuttamisessa. Maakuntien näkemykset liikenneinfrastruktuurin kehittämistarpeista eivät myöskään tue sitä, että kanavahankkeet olisivat tehokkain liikennepoliittinen keino vaikutusalueen aluerakenteen tukemiseksi.

Johtopäätökset

- Suurin osa vaikutusalueesta kuuluu aluepolitiikkaa toteuttaviin Euroopan unionin tavoiteohjelmiin. Myös tilastolliset tunnusluvut osoittavat tarpeen vaikutusalueen aluerakenteen kehittämisen tukemiselle. Aluerakenteelliset ongelmat ovat kärjistyneimpiä Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan maakunnissa.
- Pääosa vaikutusalueen elinkeinoelämän kuljetuksista (myös Suomen sisäiset kuljetukset) kulkee nykytilanteessa tie- ja rataverkolla. Vaikutusalueen maakuntien liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet painottuvatkin nykyisen tie- ja rataverkon kehittämiseen. Voidaan olettaa, että näiden liikennejärjestelmän osien kehittämällä on saavutettavissa suurempia aluerakenteellisia hyötyjä kuin mitä kanavahankkeilla on mahdollista saavuttaa, jos niiden palvelutasossa on elinkeinoelämää hyödyttäviä parantamistarpeita. Kanavahankkeet voivat myös syrjäyttää alueen muita liikenneinvestointeja tai laskea muun liikenneverkon ylläpidon tasoa.
- Kanavahankkeiden osalta maakunnille on tärkeää niiden mahdollistama ympärivuotinen liikenne sekä uudet mahdollisuudet alueen matkailun kehittämisessä. Kymijoen – Mäntyharjun kanavaparin katsotaan toteuttavan tehokkaimmin näitä tavoitteita.
- Kanavahankkeet voivat tuoda vaikutusalueen aluerakenteen kehitystä tukevia tuottavuusvaikutuksia lähinnä metsäteollisuudessa ja matkailussa. Metsäteollisuuden eduksi koituvat kuljetuskustannussäästöt ovat kuitenkin riittämättömät uusien vaikutusalueelle kohdistuvien investointien syntymiseen. Kanavahankkeet voivatkin lähinnä auttaa alueen metsäteollisuuden nykyisten työpaikkojen säilyttämisessä. Matkailun kasvulla on suora ja kerrannainen hankkeiden vaikutusalueelle kohdistuva työllistävä vaikutus. Kanavahankkeita keskenään vertaillaessa Saimaan kanavan laajentaminen ei juurikaan tuo lisäarvoa alueen matkailulle, mutta Kymijoen – Mäntyharjun kanavapari tarjoaa mahdollisuuksia erityisesti risteilymatkailun kehittämiseen Päijänteen ja Saimaan alueella.

- Maakuntien kannanottojen ja tässä työssä esitettyjen näkökulmien perusteella voidaan olettaa esimerkiksi elinkeino- ja koulutuspoliittisten toimenpiteiden olevan liikenneinfrastruktuurin kehittämistä tehokkaampia keinoja vaikutusalueen aluerakenteen kehitykseen vaikuttamisessa. Maakuntien kehittämistavoitteissa tärkeässä asemassa olevaa korkean teknologian toimialojen kehittämistavoitetta kanavahankkeet eivät juurikaan tue. On myös huomattava, että sisävesiliikenne nauttii jo nyt merkittävää aluepoliittiseksi tueksi tulkittavissa olevaa tukea vapautuksena väylämaksuista.
- Järvi-Suomen kanavahankkeet toteuttavat omalta osaltaan kansallisen ja EU:n aluepolitiikan tavoitteita, koska ne parantavat yritysten toimintaedellytyksiä, edistävät työpaikkojen syntymistä ja vahvistavat alueiden talouden perustaa. Tämä tulee myös ottaa huomioon päätettäessä kanavahankkeiden toteuttamisesta. Tämä selvitys ei kuitenkaan tue sitä, että kanavahankkeet ovat erityisen tehokas tapa vaikutusalueen aluerakenteen tukemiseksi.

SISÄLLYS

YHTEENVETO

1 JOHDANTO 1

2 KANAVAHANKKEIDEN VAIKUTUSALUE 3

2.1 Kanavahankkeiden kuvaus 3

2.2 Vaikutusalueen määrittely ja ominaispiirteet 4

3 VAIKUTUSALUEEN ALUERAKENNE 8

3.1 Aluerakenteen tilastolliset tunnusluvut 8

3.1.1 Väestökehitys 8

3.1.2 Kokonaistuotanto 10

3.1.3 Työpaikat ja työttömyys 13

3.1.4 Vaikutusalueen sisäiset erot aluerakenteessa 15

3.2 Aluerakennekyselyn tulokset 15

3.2.1 Tuotantotoiminnan kehittäminen 15

3.2.2 Kanavahankkeiden merkitys matkailuelinkeinolle 16

3.2.3 Vaikutusalueen maakuntien aluerakenne ja sen kehittäminen 17

4 VAIKUTUSALUEEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ 23

4.1 Nykyinen liikennejärjestelmä 23

4.1.1 Tavaraliikenteen kuljetusverkot 23

4.1.2 Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 26

4.1.3 Kuljetussiirtymien vaikutukset rannikon satamien ja rautateiden kuljetusmääriin 28

4.2 Liikennejärjestelmän kehittämistä koskeneen kyselyn tulokset 28

4.2.1 Maakuntien liikennejärjestelmän kehittämisstrategiat ja -hankkeet 28

4.2.2 Maakuntien näkemykset kanavahankkeista 32

5 KANAVAHANKKEET ALUERAKENTEeseen VAIKUTTAVIEN POLITIIKKOJEN TOTEUTTAJINA 34

5.1 Aluepolitiikan lähtökohdat 34

5.1.1 Yhteiskunta-, alue- ja liikennepolitiikka 34

5.1.2 Aluepolitiikan tavoitteet 34

5.1.3 Aluerakenteeseen vaikuttaminen 35

5.1.4 Aluepolitiikan toteuttaminen 36

5.1.5 Alueellisen kehittämisen rahoitus 38

5.2 Kanavahankkeet aluepolitiikan toteuttajina 40

5.2.1 Liikenneinvestointien vaikutukset taloudelliseen kasvuun 40

5.2.2 Kanavahankkeiden kasvuvaikutukset vaikutusalueen teollisuudessa 41

5.2.3 Kanavahankkeiden kasvuvaikutukset matkailuelinkeinossa 44

5.2.4 Kanavahankkeet vs. muut aluepolitiikan toteuttamiskeinot 47

6 JOHTOPÄÄTÖKSET 48

LÄHTEET

LIITTEET

1 JOHDANTO

Etelä-Suomen, ja erityisesti pääkaupunkiseudun, ulkopuolelle suunniteltujen liikennehankkeiden yhteydessä korostetaan usein hankkeiden alueellista merkitystä. Liikenneyhteyksien parantamisen uskotaan houkuttelevan alueelle uusia yrityksiä ja työntekijöitä sekä tukevan nykyisten yritysten ja asukkaiden toimintaedellytyksiä. Suurempien hankkeiden osalta korostetaan myös rakentamisen työllistävää vaikutusta.

Järvi-Suomen kanavahankkeiden (Kymijoen - Mäntyharjun kanavapari ja laajennettu Saimaan kanava) vaikutusalue (Päijät-Hämeen, Kymenlaakson, Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan ja Keski-Suomen maakunnat) sijaitsee suurelta osin Itä-Suomessa, missä talouskasvu ja väestökehitys on maan keskiarvoa heikompaa. Järvi-Suomen kanavahankkeet nähdäänkin alueen kehitystä tukevin hankkeina. Alueiden etuja valvovat maakuntaliitot ovat korostaneet hankkeiden teollisuudelle tuomien kuljetuskustannussäästöjen kasvuvaikutuksia. Myös kanavahankkeiden tuomat uudet mahdollisuudet alueen matkailulle, ja sitä kautta elinkeinoelämälle, on nostettu esille. Lisäksi kanavahankkeiden on nähty tukevan Suomessa harjoitettua aluepolitiikkaa, koska yritysten toimintaedellytysten parantamisen työllistävän vaikutuksen uskotaan hillitsevän kanavahankkeiden vaikutusalueen negatiivista väestökehitystä.

Työssä analysoidaan Järvi-Suomen kanavahankkeiden vaikutuksia vaikutusalueen aluerakenteeseen. Aluerakenteellisilla vaikutuksilla tarkoitetaan talousyksiköiden (kotitaloudet, yritykset ja julkinen sektori) alueellisen toimintaympäristön muuttumista. Talousyksiköiden alueellinen toimintaympäristö muodostuu mm. alueen kokonaistuotannosta, elinkeinorakenteesta, työllisyydestä, väestökehityksestä ja liikennejärjestelmän toimivuudesta. Koska kanavahankkeet vaikuttavat lähinnä metsäteollisuuden tuottavuuteen ja matkailuelinkeinon kehitykseen, painottuu tarkastelu näiden toimialojen kehityksen kautta kanavoituvien aluerakenteellisten vaikutusten tarkasteluun. Työllisyysvaikutuksen arviointi on keskeisessä asemassa, koska työllisyydellä on voimakas vaikutus alueiden väestökehitykseen ja sosiaaliseen hyvinvointiin. Työssä käytetyn aineiston muodostavat vaikutusalueen maakuntaliitoille ja kaupungeille suunnatun kyselyn tulokset, aluepolitiikkaa käsittelevät julkaisut sekä alueelliset tilastot.

Kanavahankkeiden aluerakenteellisten vaikutusten tarkastelukehikko on esitetty kuviossa 1. Luvussa 3 kuvataan vaikutusalueen aluerakenteelliset ongelmat, joista seuraa aluepoliittisten toimenpiteiden kysyntä. Luvun 5 alussa tarkastellaan aluepolitiikan tarjontaa eli sitä millaisilla toimenpiteillä aluerakenteeseen on mahdollista vaikuttaa sekä miten sitä toteutetaan kansallisella ja ylikansallisella tasolla. Luvussa 4 tarkastellaan tarkemmin yhtä aluerakenteen osatekijää, vaikutusalueen liikennejärjestelmää. Tätä kautta saadaan käsitys vaikutusalueen liikennejärjestelmän kehittämistarpeista sekä kanavahankkeiden kysynnästä suhteessa muihin liikennehankkeisiin. Luvun 5 lopussa muodostetaan ”politiikkojen synteesi” arvioimalla miten liikennepolitiikka toteuttaa aluepolitiikkaa sekä ennen kaikkea miten tarkasteltavana olevat kanavahankkeet tukevat vaikutusalueen aluerakenteen kehitystä. Analyysin painopiste on vaikutusmekanismien kuvaamisessa, koska vaikutusten rahamääräinen arviointi on vaikeaa.

KUVIO 1. Kanavahankkeiden aluerakenteellisten vaikutusten tarkastelukehikko.



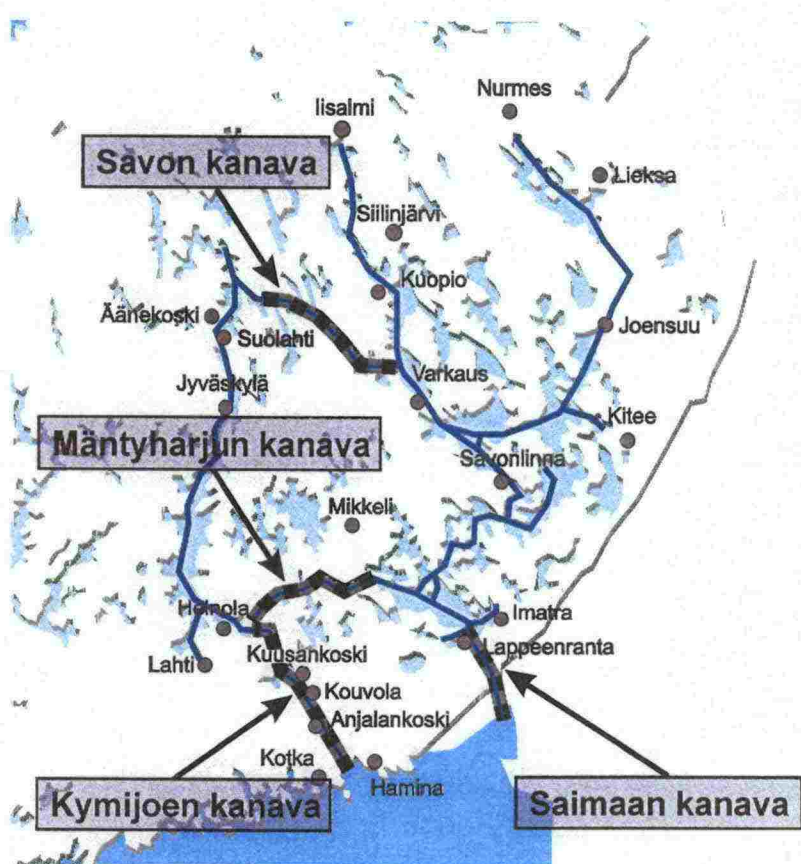
Aluerakenne ja sen kautta tuleva yhteys aluepolitiikkaan tulee ottaa huomioon arvioitaessa strategisesti merkittävien liikennehankkeiden yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. Vaikka hankkeen kokonaistaloudelliset vaikutukset olisivat pienet, saattavat hankkeen aluerakenteelliset vaikutukset tuottaa yhteiskuntataloudellista hyötyä, jos hanke toteuttaa esimerkiksi aluepoliittisia tavoitteita. Tämä työ palveleekin ensisijaisesti Järvi-Suomen kanavahankkeiden yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden arviointia. On kuitenkin syytä korostaa, että vaikka kanavahankkeiden aluerakenteelliset hyödyt olisivat esitettävissä rahamääräisinä suureina, aluepoliittisen hyödyn painoarvon määrittäminen on viime kädessä päätöksentekijän tehtävä. Samalla tulee ymmärtää, että liikennehankkeet eivät ole ainoa keino aluepolitiikan toteuttamiseksi. Työssä tuodaankin esille myös vaihtoehtoisia keinoja toivottujen aluerakenteellisten vaikutusten aikaansaamiseksi. Työ tuo myös lisäarvoa alue- ja liikennepolitiikan suhdetta käsittelevään keskusteluun, koska aihetta käsittelevää tutkimusta ei ole juuri saatavilla.

2 KANAVAHANKKEIDEN VAIKUTUSALUE

2.1 KANAVAHANKKEIDEN KUVAUS

Tässä selvityksessä Järvi-Suomen kanavahankkeilla tarkoitetaan Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin rakentamista sekä Saimaan kanavan kehittämistä (ks. kuvio 2). Kanavahankkeet ovat toisensa poissulkevia vaihtoehtoja. Molempien kanavahankkeiden suunnittelussa mitoitusaluksena on käytetty eurooppalaisen standardin mukaista R/S-luokan 2 sisävesi-merialusta, jonka pituus on 135 m, leveys 16 m, kulkusyvyys 4,5 m ja maston korkeus 9,1 m. Kanavat on suunniteltu ympärivuotiseen liikenteeseen. Hankkeita on perusteltu ensisijaisesti kuljetustaloudellisilla hyödyillä, jotka tulevat pääasiassa liikenteen ympärivuotisuudesta ja aluskoon kasvattamisesta seuraavista rahtihintojen alenemisesta. Selvityksessä on myös esillä Savon kanava, mutta hankkeen aluerakenteellisia vaikutuksia ei analysoida.

KUVIO 2. Kanavahankkeiden sijainti.



Kymijoen - Mäntyharjun kanavapari

Kymijoen - Mäntyharjun kanavapari koostuu Päijänteen vesistöalueen Suomenlahteen liittävästä Kymijoen kanavasta sekä Päijänteen ja Saimaan vesistöalueet yhdistävästä Mäntyharjun kanavasta. Kymijoen kanava johtaa Haminan edustalta Kymijokea pitkin Pyhäjärven, Konniveden ja Ruotsalaisen kautta Päijänteelle. Kanavareitin pituus välillä Suomenlahti - Päijänne on yli 140 kilometriä. Kanava kulkee pääasiassa Kymijoen uomassa, kaivettavaa avokanavaa on 36 kilometriä. Sulkua kanavaosuudella on yhdeksän kappaletta ja niiden kokonaiskorkeusero on noin 77 metriä. Merenkululaitoksen vuoden 2000 tammikuussa laatiman kustannusarvion mukaan Kymijoen kanavan rakentamiskustannukset ovat noin 6,1 mrd markkaa.

Kymijoen kanava tarjoaa Päijänteen alueen kansainvälistä kauppaa käyville yrityksille uuden ympärivuotisen kuljetusvaihtoehdon. Kuljetukset voivat tapahtua joko suorina vesitiekuljetuksina ulkomaille tai sisävesien syöttöliikenteenä Kotkan ja Haminan satamiin. Kilpailun lisääntymisellä voidaan olettaa olevan alueen kuljetuskustannuksia laskeva vaikutus. Kanava tarjoaa myös mahdollisuuden liikennöidä huviveneillä ja matkustaja-aluksilla Suomenlahdelta Päijänteelle.

Mäntyharjun kanava kulkee Konnivedeltä Mäntyharjun kautta kulkevaa järviketjua pitkin Ristiinaan, missä linjaus yhtyy Saimaan nykyiseen syväväylään. Kanavan pituus on noin 95 kilometriä, josta hieman yli 10 kilometriä on maakanavaa. Sulkuja kanavalla on viisi kappaletta. Merenkululaitoksen vuoden 2000 tammikuussa antaman kustannusarvion mukaan kanavan rakentamiskustannukset ovat noin 1,1 mrd markkaa.

Mäntyharjun kanava yhdessä Kymijoen kanavan kanssa tarjoaa Saimaan nykyiselle kanavalle vaihtoehtoisen reitin Saimaalta Suomenlahdelle sekä Saimaan ja Päijänteen välisen reitin. Ensin mainittu palvelee lähinnä Saimaan alueen teollisuuden tavarakuljetuksia ja jälkimmäinen Päijänteen ja Saimaan matkailua. Saimaan alueen teollisuuden näkökulmasta kyse ei ole uudesta kuljetusvaihtoehdosta, koska nykyinen Saimaan kanava on tämän jo tarjonnut. Nykyiseen Saimaan kanavaan verrattuna parannuksena on mahdollisuus kasvattaa aluskokoa sekä liikenteen ympärivuotisuus. Tärkeä tekijä on myös kanavien sijaitseminen Suomen alueella, jolloin vältetään osittain Venäjän alueella sijaitsevan Saimaan kanavan vuokrasopimuksen määräaikaisuuden ja kanavamaksujen vaihtelun aiheuttamalta epävarmuudelta.

Saimaan kanava

Saimaan kanavan laajentaminen käsittää sulkukoon suurentamisen, nykyisen kanavan levenämisen, kaarteiden loiventamisen sekä lauhdevesien johtamisen UPM-Kymmenen Kaukaan tehdasalueelta kanavaan sen aukipitämiseksi. Laajennetun kanavan kokonaispituus olisi noin 45 kilometriä ja kokonaiskorkeusero Saimaan ja Suomenlahden välillä 76 metriä. Sulkuja laajennetussa kanavassa olisi seitsemän kappaletta ja nykyiset Mälkiän ja Mustolan sulut yhdistettäisiin kanavan yläosan oikaisukanavalla. Merenkululaitoksen vuoden 2000 tammikuussa antaman kustannusarvion mukaan kanavan laajentamisen rakentamiskustannukset olisivat noin 1,3 mrd markkaa.

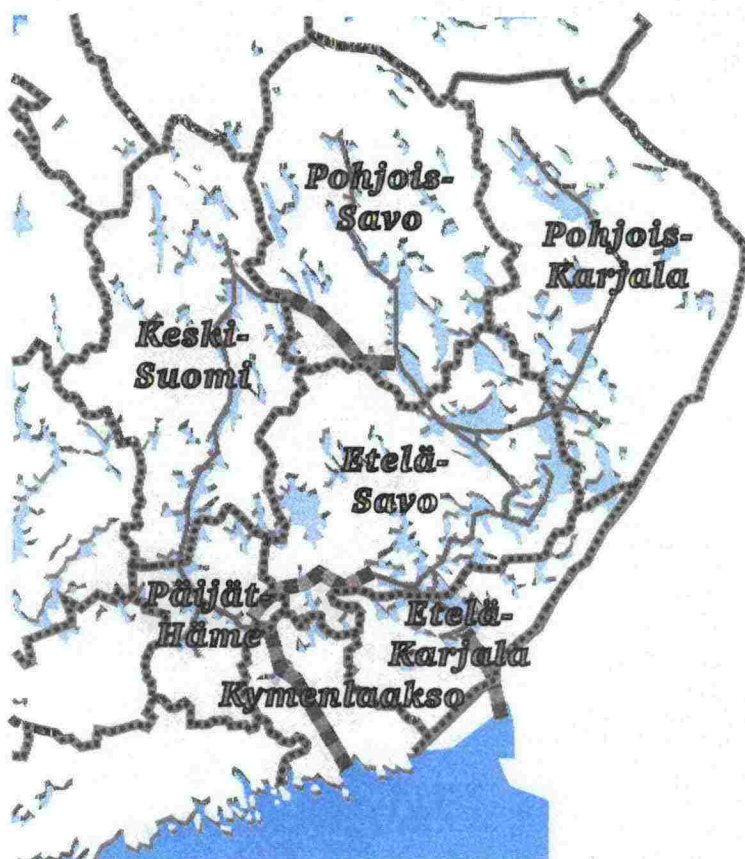
Saimaan kanavan laajentamiseen liittyvät toimenpiteet (mukaan lukien järvi- ja merialueen jäänmurto) mahdollistavat suuremman aluskoon käytön lisäksi ympärivuotiset kuljetukset Saimaalta Suomenlahdelle. Tämä lisää alueen teollisuuden mahdollisuuksia kehittää sisävesiliikenteeseen perustuvia ympärivuotisia kuljetusjärjestelmiä. Nykytilanteessa alueen teollisuus joutuu turvautumaan maantie- ja rautatiekuljetuksiin noin kolmen kuukauden ajan Saimaan kanavan ollessa vaikeiden talviolosuhteiden takia suljettuna. Kanavan laajentaminen edellyttää neuvotteluja Venäjän kanssa, joten vuonna 2013 päättyvään Saimaan kanavan vuokrasopimukseen liittyvät kysymykset tulevat ratkaistuiksi ennen kanavan laajentamista. Samassa yhteydessä ratkaistaneen Venäjän aluksilta perimien maksujen vaihtelevuuteen liittyvät kysymykset.

2.2 VAIKUTUSALUEEN MÄÄRITTELY JA OMINAISPIIRTEET

Kymijoen - Mäntyharjun ja Saimaan kanavan vaikutusalue käsittää Saimaan ja Päijänteen vesistöalueet. Vaikutusalue ulottuu Päijänteen ja Saimaan latvavesistöistä, Keiteleeltä, Kallave-

deltä ja Pieliseltä Päijänteen ja Suur-Saimaan kautta Suomenlahdelle. Vaikutusalueella on 7 maakuntaliittoa: Keski-Suomen, Päijät-Hämeen, Pohjois-Savon, Etelä-Savon, Pohjois-Karjalan, Etelä-Karjalan sekä Kymenlaakson liitot (ks. kuvio 3). Tässä työssä aluerakennetta tarkastellaan pääasiassa maakuntatasolla. Alueen laajuudesta johtuen on se myös luonnonolosuhteiltaan sekä pinnamuodoiltaan vaihteleva. Sama koskee alueen elinkeino- ja tuotantorakennetta.

KUVIO 3. Kanavahankkeiden vaikutusalue.



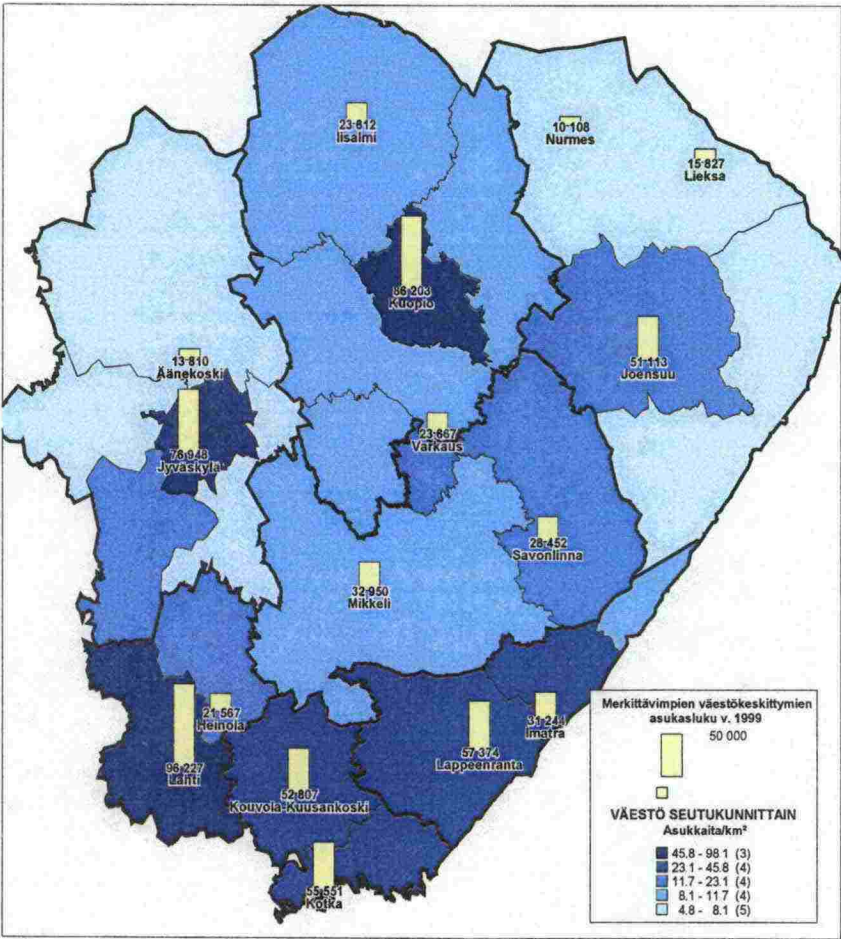
Tervamäki et al (1988) tarkastelevat Kaakkois-Suomen aluejärjestelmän kehityksen taustoja. Toiseen maailmansotaan asti Järvi-Suomen maakunnat jakautuivat Helsingin ja Viipurin vaikutuspiireihin siten, että Päijänteen vesistöalueen maakunnat suuntautuivat Helsinkiin ja Saimaan vesistöalueen maakunnat Viipuriin. Sotien jälkeen yhteys Viipuriin katkesi, mikä aiheutti suurimman muutoksen Etelä-Karjalan kehitykseen sekä sen nopeaan taloudelliseen ja kulttuuriseen itsenäistymiseen omana maakuntana. Samalla toiminnalliset yhteydet Etelä-Karjalasta järjestäytyivät uudelleen ja esimerkiksi Kotka ja Hamina korvasivat Viipurin aseman koko Saimaan vesistön keskeisinä satamina. Myös Etelä-Karjalan ja osittain myös Kymenlaakson puunjalostusteollisuuden puuraaka-aineen hankinta-alue laajeni pohjoiseen koko Järvi-Suomen alueelle ja lisäsi alueen maakuntien taloudellista ja toiminnallista yhteistyötä.

Kymijokivarren ja Saimaan eteläosan metsäteollisuuteen nojannut teollistumiskehitys synnytti huomattavia puunjalostusteollisuuteen perustuvia keskuksia ja välillisesti merkittäviä liikenteellisiä solmukohtia, jotka kasvoivat nopeasti keskikokoisiksi kaupunkiseuduiksi. Metsäteollisuuden perustuvan kasvun varassa syntyivät Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan keskusparit (Kuusankoski-Kouvola ja Lappeenranta-Imatra), jotka ovat viime vuosikymmeninä kehittyneet nauhakaupunkimaisiksi vyöhykkeiksi maakuntien ydinalueille. Metsäteollisuuden kehi-

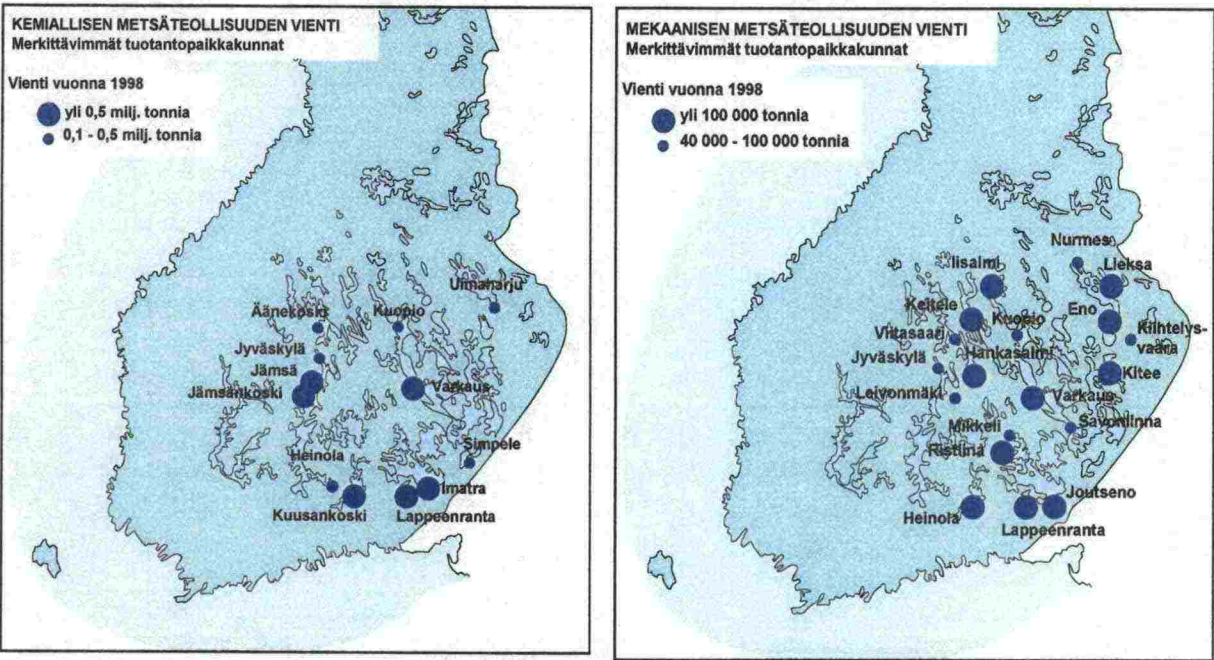
tyksen suorana tai välillisenä vaikutuksena syntyi Järvi-Suomen alueelle yksittäisiä kasvavia kaupunkiseutuja (esim. Lahti, Mikkeli ja Savonlinna), jotka varsin nopeasti kasvoivat keski-kokoisiksi kaupungeiksi

Nykyisin kanavahankkeiden vaikutusalueen suurimmat kaupunkiseudut ovat Lahti ja Jyväskylä, jotka sijaitsevat Päijänteen vesistöalueelle. Jyväskylä on samalla koko alueen nopeimmin kasvava kaupunkiseutu väestökasvun oltua 33 % vuosina 1980 - 1995. Myös Saimaan pohjoisen vesistöalueen suurimmilla kaupunkiseuduilla, Kuopiossa ja Joensuussa, on väestökasvu vuosina 1980 - 1995 ollut noin 25 %. Väestönkehitys on ollut selvästi alhaisin perinteisillä massateollisuuspaikkakunnilla, kuten Varkaudessa, Imatralla ja Kotkassa, joiden väestömäärä on pysynyt ennallaan tai hieman vähentynyt 1980-luvun alusta lähtien. Muina keskimääräisen, noin 10 %:n väestökasvun kaupunkiseutuina voidaan mainita Kouvola, Lappeenranta ja Heinola vesistöalueen eteläosissa sekä Mikkeli, Savonlinna ja Iisalmi Saimaan vesistöalueen keski- ja pohjoisosissa. Kuviossa 4 on esitetty vaikutusalueen väestön sijainti, kuviossa 5 vaikutusalueen metsäteollisuuden tuotantopaikkojen sijainti ja kuviossa 6 joitakin tietoja Järvi-Suomen kanavahankkeiden vaikutusalueesta koko maahan verrattuna.

KUVIO 4. Vaikutusalueen merkittävimpjen väestökeskittymien asukasluku ja väestötiheys seutukunnittain vuonna 1999.

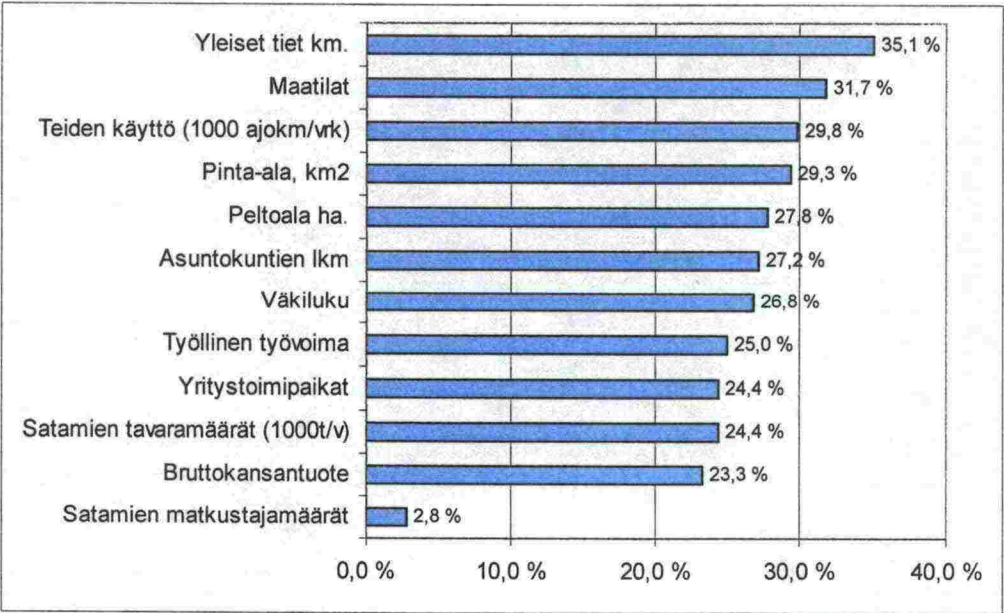


KUVIO 5. Vaikutusalueen merkittävimmät kemiallisen ja mekaanisen metsäteollisuuden tuotantopaikkakunnat vientimäärien mukaan.



Lähde: Merenkululaitos (2000).

KUVIO 6. Joitakin tietoja vaikutusalueesta. (%-osuus koko maasta.)



Lähde: Tilastokeskus (2000).

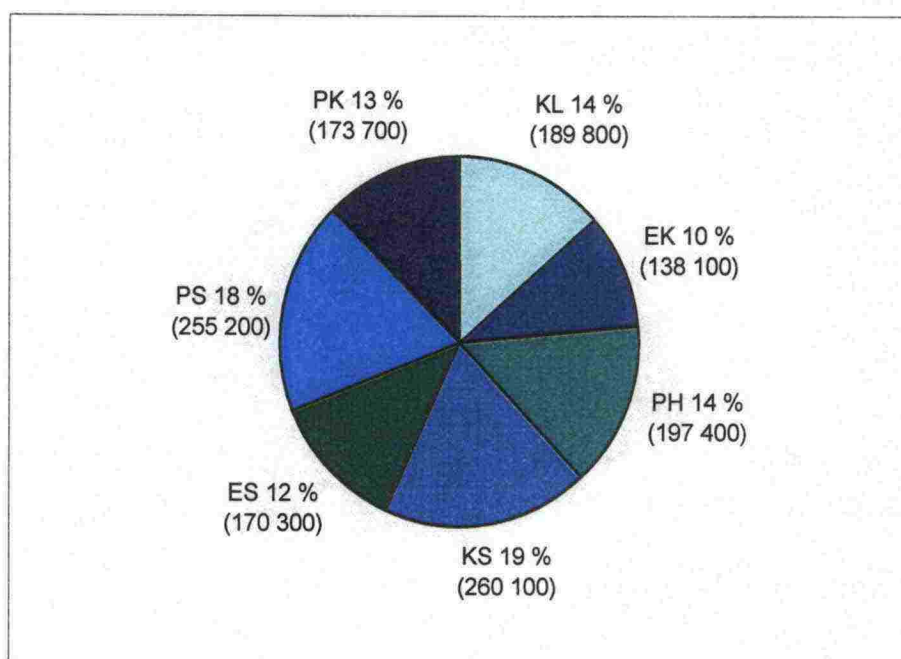
3 VAIKUTUSALUEEN ALUERAKENNE

3.1 ALUERAKENTEEN TILASTOLLISET TUNNUSLUVUT

3.1.1 Väestökehitys

Vaikutusalueella asuu 27 % koko maan väestöstä. Kuviossa 7 on esitetty vaikutusalueen maakuntien väestö maakunnittain.¹ Väestömäärältään suurin painoarvo on Keski-Suomen (19 %) ja Pohjois-Savon (18 %) maakunnilla ja pienin Etelä-Karjalan maakunnalla (10 %).

KUVIO 7. Vaikutusalueen väestö maakunnittain vuonna 1998.

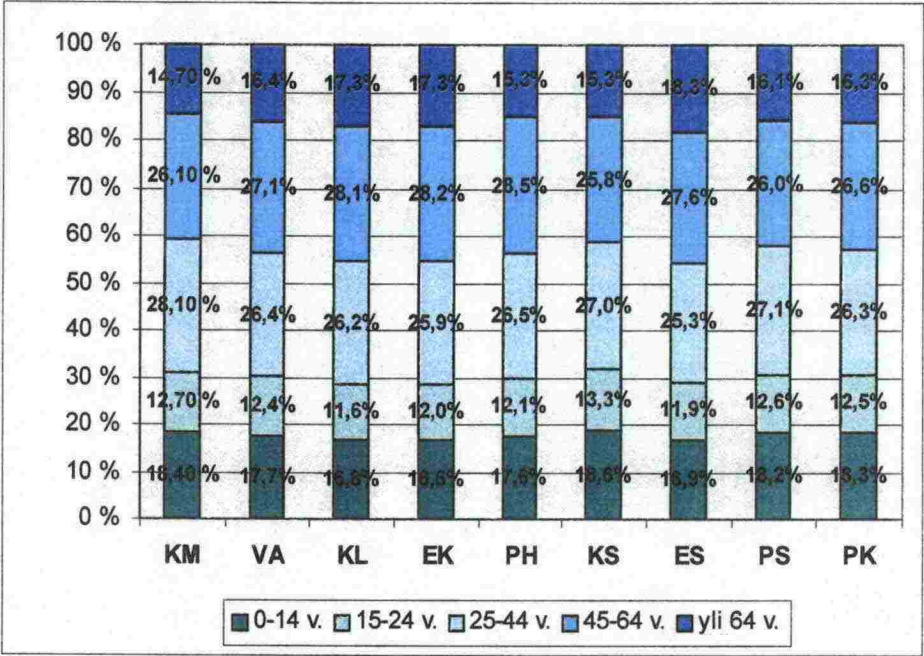


Lähde: Tilastokeskus (2000).

Vaikutusalueen väestön ikärakenne on koko maan keskiarvoa epäedullisempi: ikääntyvän yli 44-vuotiaan väestön osuus on maan keskiarvoa korkeampi ja vastaavasti alle 44-vuotiaiden osuus maan keskiarvoa alempi (ks. kuvio 8). Väestön ikääntymisestä seuraa julkisten sosiaalipalvelujen kysynnän kasvu, mutta palvelujen tuotantokustannuksia on maksamassa suhteellisesti pienempi joukko työikäisiä kuin maassa keskimäärin. Vuonna 1997 vaikutusalueen huoltosuhde oli keskimäärin 1,8, kun se koko maassa oli 1,5 ja esimerkiksi Uudellamaalla vain 1,2. Toisin sanoen yhtä työllistä kohden vaikutusalueella oli 0,3 työvoiman ulkopuolella olevaa ja työtöntä enemmän kuin koko maassa.

¹ Kuvioissa käytettyjen lyhenteiden merkitykset ovat seuraavat: KM = koko maa, VA = vaikutusalue, KL = Kymenlaakso, EK = Etelä-Karjala, PH = Päijät-Häme, KS = Keski-Suomi, ES = Etelä-Savo, PS = Pohjois-Savo ja PK = Pohjois-Karjala.

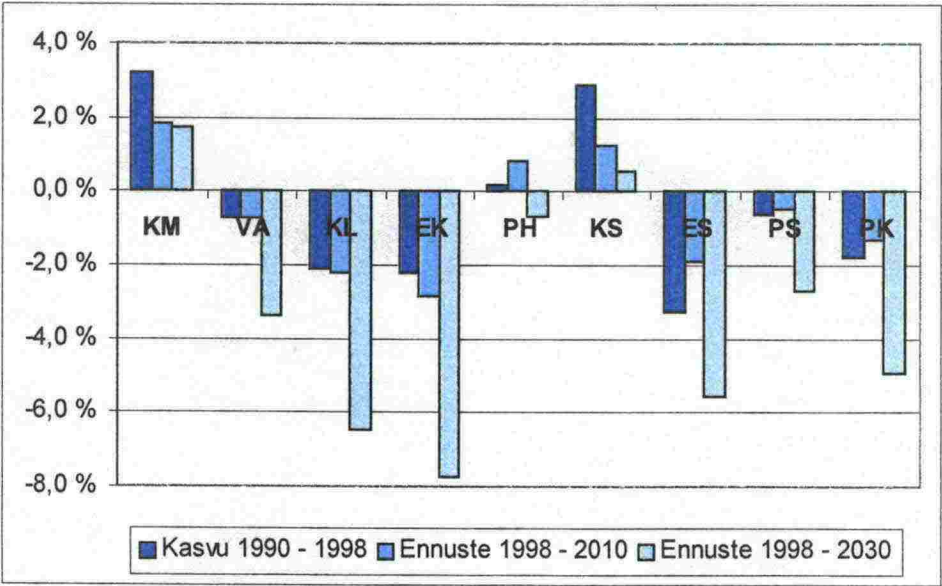
KUVIO 8. Koko maan, vaikutusalueen sekä vaikutusalueen maakuntien väestön ikärakenne vuonna 1998.



Lähde: Tilastokeskus (2000).

Tilastokeskuksen (2000) ennusteen mukaan vaikutusalueen tuleva väestökehitys on selvästi heikompaa kuin maassa keskimäärin (ks. kuvio 9). Vaikutusalueen asukasmäärä on vähentynyt 1990-luvulla ja väheneminen jatkuu edelleen 2000-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä. Vuonna 2030 vaikutusalueen väestö on 3,4 % pienempi kuin vuonna 1998. Vaikka koko maan väestön lukumäärä alkaa vähetä tarkasteluajanjakson loppupuolella, on koko maan väestön lukumäärä kuitenkin 1,7 % korkeampi vuonna 2030 kuin vuonna 1998.

KUVIO 9. Koko maan, vaikutusalueen sekä vaikutusalueen maakuntien vuosien 1990 - 1998 väestökasvu sekä kasvuennusteet.



Lähde: Tilastokeskus (2000).

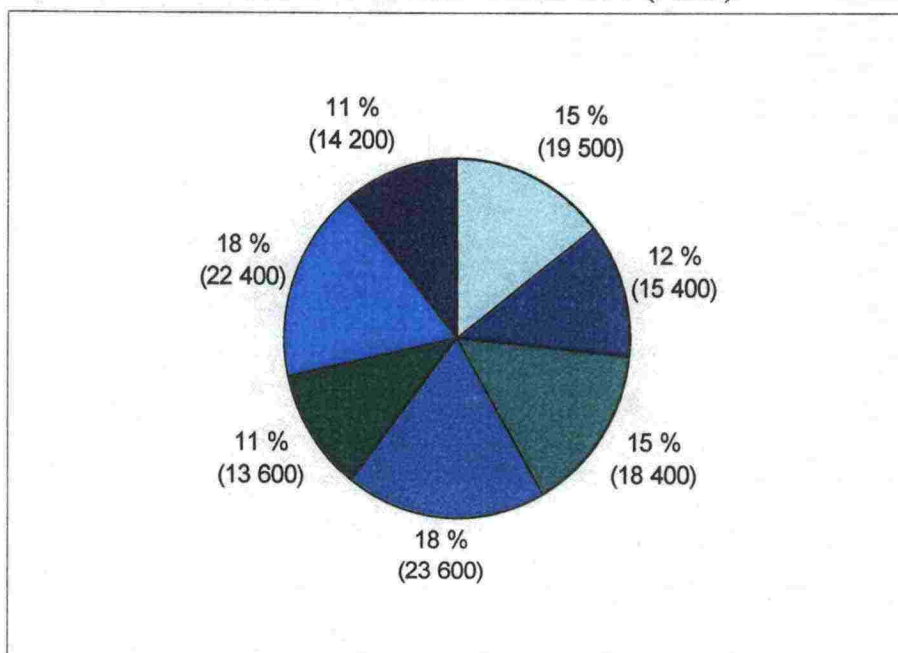
Vaikutusalueen sisällä Saimaan alueella pitkän aikavälin väestökehitys on huolestuttavampaa kuin Päijänteen alueella. Erityisen huolestuttavaa pitkän aikavälin väestökehitys on Kymenlaakson, Etelä-Karjalan, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakunnissa.

Väestön vanhenemisesta seuraavan lisääntyneen kuolleisuuden lisäksi väestön lukumäärä vähenee vaikutusalueella poismuuton seurauksena. Poismuutto on suurta nuorten ikäluokkien keskuudessa, jolloin alueen jo entuudestaan maan keskiarvoa heikompi ikärakenne vinoutuu edelleen ja huoltosuhde heikkenee.

3.1.2 Kokonaistuotanto

Vaikutusalueen bruttokansantuote (BKT) on 22,8 % maan kokonaistuotannosta. Vaikutusalueen sisällä korkein BKT on Keski-Suomen (23600 Mmk) ja Pohjois-Savon maakunnilla (22400 Mmk) ja pienin Etelä-Savon (13600 Mmk) ja Pohjois-Karjalan (14200 Mmk) maakunnilla (ks. kuvio 10).

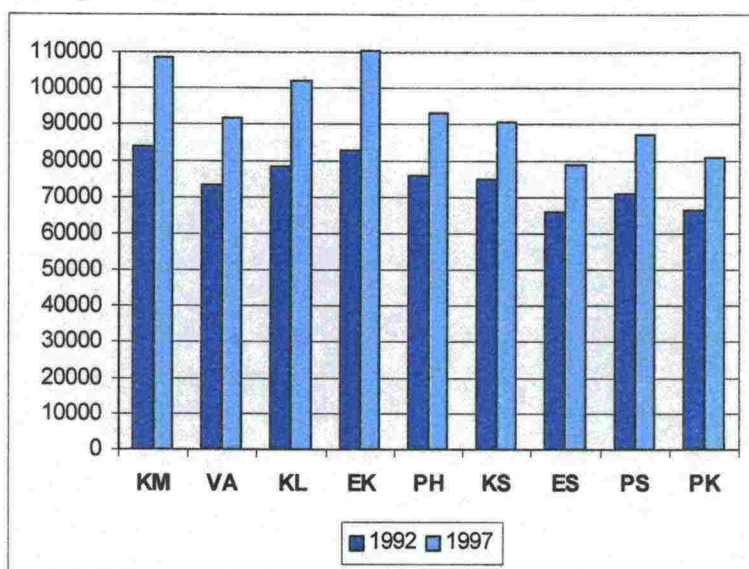
KUVIO 10. Vaikutusalueen BKT maakunnittain vuonna 1997 (Mmk).



Lähde: Tilastokeskus (2000).

Alueiden kehitystä vertailtaessa BKT:n kokonaismäärää parempi mittari on BKT per capita. Kuviosta 11 nähdään, että vaikutusalueella henkeä kohden laskettu BKT on noin 16400 markkaa koko maan keskiarvoa alempi. Vuonna 1992 vastaava ero oli noin 10000 markkaa, joten 1990-luvun alun laman jälkeen erot henkeä kohden lasketussa BKT:ssa ovat kasvaneet.

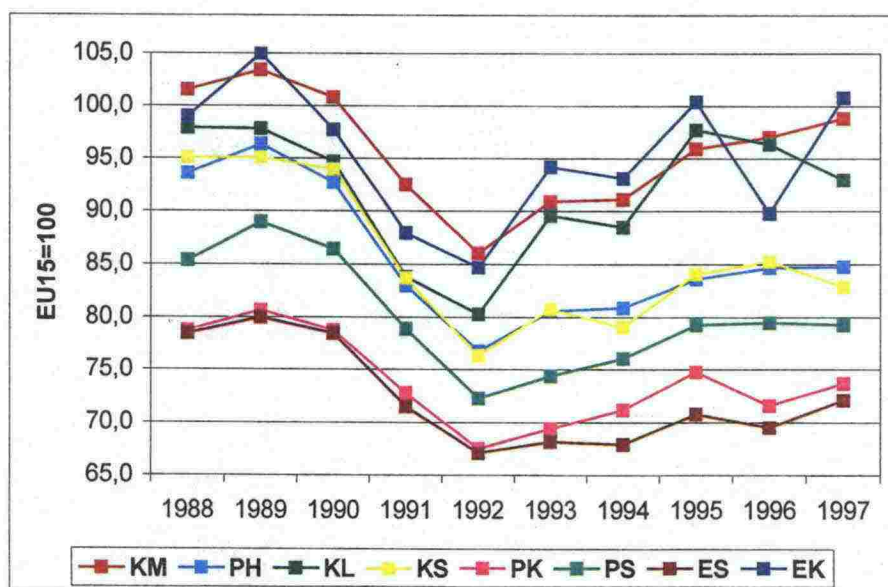
KUVIO 11. Koko maan, vaikutusalueen sekä vaikutusalueen maakuntien BKT per capita vuosina 1992 ja 1997.



Lähde: Tilastokeskus (2000).

Vuonna 1992 alkaneen talouskasvun epätasainen jakautuminen näkyy myös kuviossa 12, jossa on vertailtu BKT:n kehitystä pidemmällä aikavälillä suhteessa EU:n keskiarvoon. Vaikka koko maan BKT oli laskenut selvästi EU:n keskiarvon alapuolelle vuonna 1992, olivat maakunnittaiset erot pienempiä kuin viisi vuotta myöhemmin. Tuotantotoiminta on vahvistunut erityisesti Etelä-Karjalassa ja Kymenlaaksossa, joiden henkeä kohden laskettu BKT on vaihdellut koko maan keskiarvon kummallakin puolella. Sen sijaan muiden vaikutusalueen maakuntien BKT:n kehitys on jäänyt näiden ja koko maan BKT:n kehityksestä. Merkillepantavaa on myös se, että Etelä-Karjala ja Kymenlaakso, Päijät-Häme ja Keski-Suomi sekä Pohjois-Karjala ja Etelä-Savo muodostavat parit, joiden henkeä kohden laskettujen BKT:den tasot ja kehittyminen ovat samankaltaisia.

KUVIO 12. Koko maan, vaikutusalueen ja vaikutusalueen maakuntien BKT asukasta kohden suhteutettuna EU:n keskimääräiseen BKT:hen. (EU 15 = 100.)

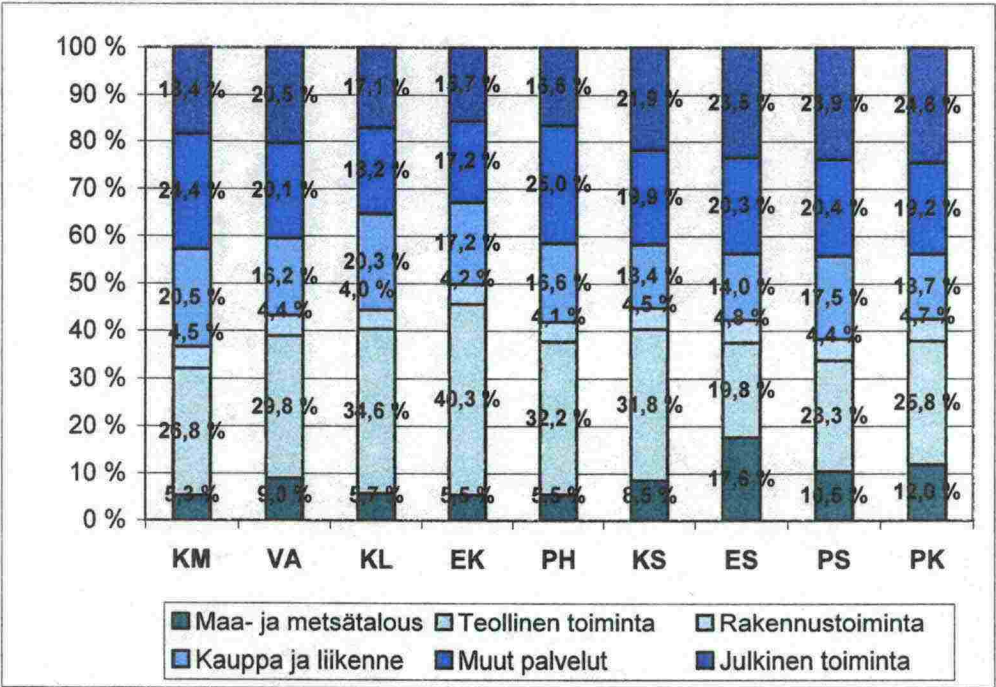


Lähde: Tilastokeskus (2000).

Kuviossa 13 on vertailtu toimialoittaisia BKT:ta. Koko maahan verrattuna vaikutusalueen tuotannossa teollisen toiminnan osuus (29,8 %) on korkea, mutta kaupan ja liikenteen sekä muun palvelutoiminnan yhteinen osuus (36,3 %) selvästi koko maan tason (44,9 %) alapuolella. Suhteellisesti tarkasteltuna selvä ero koko maahan verrattuna on myös vaikutusalueen maa- ja metsätalouden koko maata suurempi merkitys.

Selvimmät erot löytyvät kuitenkin vertailtaessa eri toimialojen merkitystä vaikutusalueen maakunnissa. Esimerkiksi Etelä-Savossa maa- ja metsätalouden osuus (17,6 %) on yli kolminkertainen verrattuna teollisuudesta elävään Kymenlaaksoon ja Etelä-Karjalaan. Palvelujen puolella kauppa ja liikenne sekä muut palvelut muodostavat yhdessä 41,6 % Päijät-Hämeen BKT:stä, mutta Keski-Suomessa vain 33,3 %. Vastaavasti julkisen toiminnan osuus on 24,6 % Pohjois-Karjalassa, kun se Etelä-Karjalassa on vain 15,7 %.

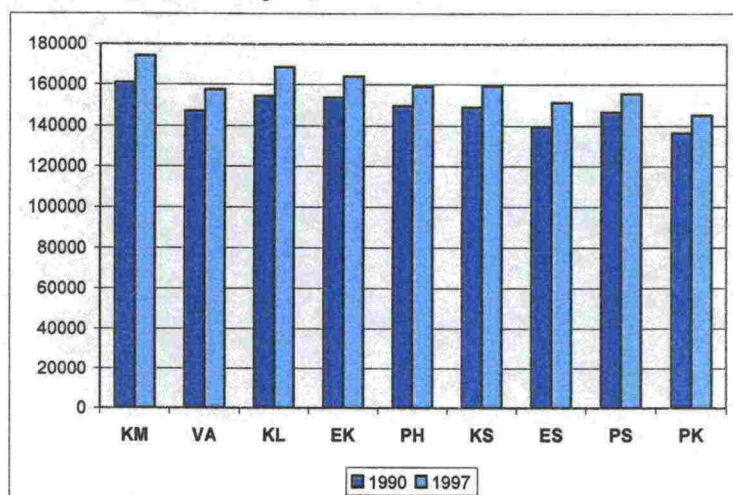
KUVIO 13. Koko maan, vaikutusalueen sekä vaikutusalueen maakuntien BKT toimialoittain vuonna 1997.



Lähde: Tilastokeskus (2000).

Vaikutusalueen BKT:n jälkeenjääneisyys koko maan tasosta näkyy vaikutusalueen asuntokuntien pienempinä keskituloina (ks. kuvio 14). Vaikutusalueella vain Kymenlaakso pääsee lähelle koko maan tasoa. Toisessa ääripäässä Pohjois-Karjalan asuntokuntien keskitulot olivat vuonna 1997 noin 29000 markkaa koko maan asuntokuntien keskitulojen alapuolella.

KUVIO 14. Koko maan, vaikutusalueen sekä vaikutusalueen maakuntien asuntokuntien keskitulot vuosina 1990 ja 1997.

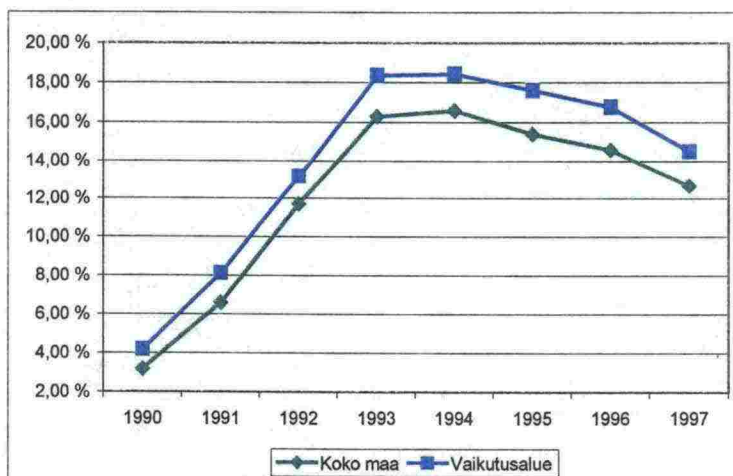


Lähde: Tilastokeskus (2000).

3.1.3 Työpaikat ja työttömyys

Vaikutusalueen työttömyys on ollut koko maan työttömyyttä korkeampaa koko 1990-luvun (ks. kuvio 15). Koko maan ja vaikutusalueen työttömyyden välinen ero on kasvanut vuoden 1990 1,0 prosenttiyksiköstä vuoden 1997 1,8 prosenttiyksikköön ollen korkeimmillaan vuosina 1995 ja 1996 2,2 prosenttiyksikköä. Syynä tähän on ollut vaikutusalueen muuta maata hitaampi talouskasvu vuonna 1992 päättyneen laman jälkeen.

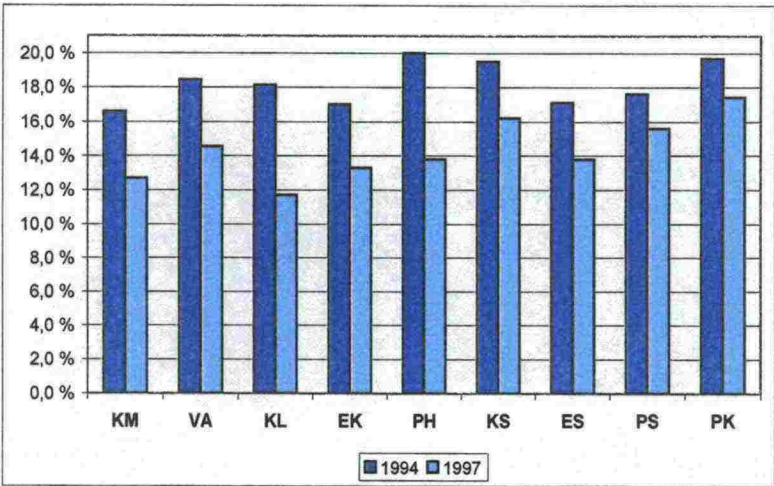
KUVIO 15. Koko maan ja vaikutusalueen keskimääräinen työttömyysaste vuosina 1990 – 1997.



Lähde: Tilastokeskus (2000).

Kuviossa 16 on tarkasteltu myös vaikutusalueen työttömyysastetta maakunnittain. Kuviosta nähdään, että vaikutusalueen maakuntien välillä on selviä eroja. Erityisen korkeaa työttömyys on Keski-Suomessa, Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassa. Sen sijaan Kymenlaaksossa työttömyys on vähentynyt selvästi tarkasteluajanjaksona ollen vuonna 1997 koko maan työttömyysastetta alempi. Merkittävää työttömyyden väheneminen on ollut myös Päijät-Hämeessä, missä työttömyysaste väheni tarkasteluajanjaksona 6,2 %, kun se vastaavana ajanjaksona väheni koko maassa 2 %.

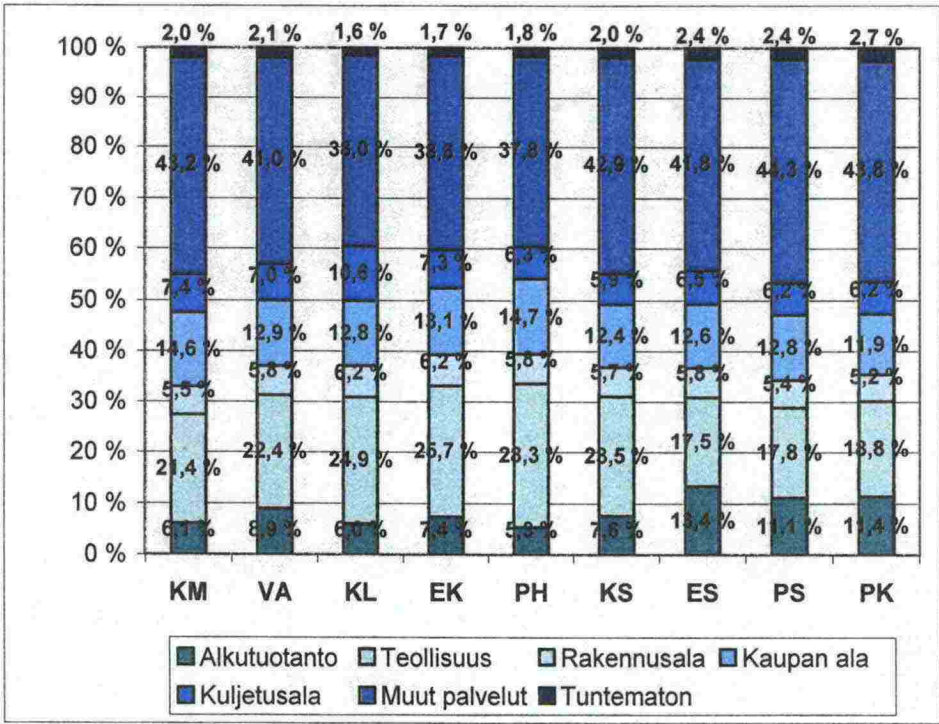
KUVIO 16. Koko maan, vaikutusalueen sekä vaikutusalueen keskimääräinen työttömyysaste vuosina 1994 ja 1997.



Lähde: Tilastokeskus (2000).

Kuviossa 17 on esitetty elinkeinorakenne päätoimialoittain. Kaikissa maakunnissa palvelusektori on merkittävin työllistäjä, mutta Keski-Suomen, Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan maakunnissa palvelusektorin työpaikkojen osuus on vaikutusalueen keskiarvoa korkeampi. Vastaavasti teollisuuden työpaikkojen osuus on vaikutusalueen muita maakuntia merkittävämpi erityisesti Etelä-Karjalassa ja Päijät-Hämeessä, mutta keskiarvoa suurempi myös Kymenlaaksossa ja Keski-Suomessa. Vaikka erot toimialaluokituksessa vaikeutavat kuviossa 16 esitetyn elinkeinorakenteen ja kuviossa 13 esitetyn toimialoittaisen BKT:n vertailua, osoittaa vertailu teollisuuden arvonlisäyksen työntekijää kohden olevan suurempi kuin palvelujen. Palvelut ovat kuitenkin tärkeämpi työllistäjä.

KUVIO 17. Koko maan, vaikutusalueen ja vaikutusalueen maakuntien elinkeinorakenne vuonna 1997.



Lähde: Tilastokeskus (2000).

3.1.4 Vaikutusalueen sisäiset erot aluerakenteessa

Taulukossa 1 on koottu yhteen vaikutusalueen aluerakennetta kuvaavia tilastotietoja. Taulukko osoittaa, että vaikutusalueen keskiarvo on kaikkien mittareiden osalta maan keskiarvoa heikempi. Vaikutusalueen sisällä maakuntien aluerakennetta kuvaavissa mittareissa on kuitenkin eroja. Merkittävää on se, että aluerakenteen mittarit osoittavat Etelä-Karjalaa lukuun ottamatta ongelmien olevan suurempia Saimaan kuin Kymijoen vesistön maakunnissa. Näissä maakunnissa aluerakenteen mittarit ovat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta vaikutusalueen keskiarvon huonommalla puolella. Onkin selvä, että vaikutusalueen sisällä Saimaan vesistön alueella on suurin kysyntä aluerakenteen kehitystä tukeville toimenpiteille.

TAULUKKO 1. Yhteenvedo vaikutusalueen aluerakenteen mittareista.

	KM	VA	KL	EK	PH	KS	ES	PS	PK
Yli 64 vuotiaiden osuus	14,7 %	16,4 %	17,3 %	17,3 %	15,3 %	15,3 %	18,3 %	16,1 %	16,3 %
Väestökasvu 1998 - 2030	1,7 %	-3,4 %	-6,4 %	-7,7 %	-0,7 %	0,5 %	-5,6 %	-2,7 %	-4,9 %
BKT per capita	100	84,8	94,1	102,1	85,8	83,9	73,0	80,3	74,6
Asuntokuntien keskitulot	100	90,5	96,8	94,2	91,3	91,5	86,8	89,4	83,3
Työttömyysaste 1997	12,7 %	14,5 %	11,7 %	13,3 %	13,8 %	16,2 %	13,8 %	15,6 %	17,4 %

3.2 ALUERAKENNEKYSELYN TULOKSET

Työn yhteydessä kartoitettiin vaikutusalueen maakuntaliittojen näkemyksiä oman alueensa aluerakenteen kehityksestä haastatteluin sekä kyselyin. Suppeampi kysely esitettiin myös 21:lle vaikutusalueen kaupungille ja yhdelle kunnalle, joista 15 vastasi kyselyyn. Esitetyt kysymykset on kuvattu liitteessä 1. Tässä luvussa esitetään pääosa kyselyn tuloksista.

3.2.1 Tuotantotoiminnan kehittäminen

Vaikutusalueen maakuntien kehittämispolitiikassa yritysten toimintaedellytysten ja väestön hyvinvoinnin kehittäminen kulkevat rinnakkain: yritystoiminnan toimintaedellytysten turvaaminen on väestön hyvinvoinnin perusta. Vaikutusalueen itäisiä maakuntia koskevaan Tavoite 1 -ohjelman rahoituskehyksestä lähes kolmannes onkin suunniteltu käytettäväksi yritystoiminnan edistämiseen. Toimenpiteiden keskittämisessä eri toimialoille on maakuntien erilaisista tuotantorakenteista johtuvia eroja.

Metsäteollisuuden osalta maakuntien jokseenkin yhteisenä tavoitteena on jalostusasteen kasvattaminen alueella tapahtuvaa jalostustoimintaa tukemalla. Metsäteollisuuden tuotannon volyymin uskotaan edelleen kasvavan. Erityisesti Etelä-Savossa, Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassa pyritään nostamaan oman maakunnan metsäteollisuuden jalostusastetta, koska tällä hetkellä suurin osa puuraaka-aineesta viedään muualle jalostettavaksi. Sen sijaan Etelä-Karjalassa puunjalostus on vahva toimiala ja tavoitteena on lisätä puunjalostusta palvelevaa alihankintateollisuutta, koska suurteollisuus ulkoistaa toimintojaan. Metsäteollisuuden ohella vaikutusalueen metalliteollisuus on vahvaa ja siihen liittyvää osaamista halutaan edelleen kehittää.

Perinteisen teollisuuden toimintaedellytysten turvaaminen ei kuitenkaan välttämättä ole tehokkain tapa hakea alueille kasvua. Vaikutusalueen maakunnissa nähdäänkin, että teollisuuden toimintaedellytykset turvaamalla säilytetään lähinnä nykyiset työpaikat, koska edes teollisuuden merkittävät investoinnit eivät juuri synnytä uusia työpaikkoja. Perinteisten alojen ohella etsitäänkin uusia korkean arvonlisäyksen kasvualoja, kuten informaatioteknologia, elektroniikka sekä bio- ja ympäristötekniikka. Kärjistäen voisi sanoa, että maakunnissa haetaan elektroniikkateollisuuden kasvun siivittämänä tapahtunutta "Oulun ihmettä". Parhaat menestymismahdollisuudet omaavat vaikutusalueen korkeakoulukaupungit, joissa panostetaan korkeakoulut, tutkimuslaitokset ja yritykset yhteen kykevään korkeatasoiseen tutkimustoimintaan. Työvoimaksi maakunnat houkuttelevat kasvavien toimialojen osaajia mm. ruuhkatomilla palveluilla, laadukkaalla asuinympäristöllä ja luontoon liittyvillä vapaa-ajan mahdollisuuksilla. Vaikutusalueen maakuntien kehittämissuunnitelmissa korostuvat myös luontoon ja matkailuun perustuvien yrittämisedellytysten kehittäminen vastapainona perinteiseen teollisuuden perustuvalle rakennemuutoksessa taantuvalle tuotannolle. Lisäksi Kymenlaakson ja erityisesti Päijät-Hämeen maakunnissa nähdään Helsingin läheisyys vahvuutena ja maakunnat uskovat pääkaupunkiseudun kasvun heijastuvan myös omille alueilleen.

3.2.2 Kanavahankkeiden merkitys matkailuelinkeinolle

Kanavahankkeilla on alueen maakuntaliittojen mukaan suuri merkitys Järvi-Suomen matkailuelinkeinolle. Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin vaikutus kohdistuu ensisijaisesti veneily- ja risteilymatkailun kehittämiseen. Kymijoen kanava yhdistää Päijänteen vesialueen Suomenlahteen ja mahdollistaa näin nykyistä Saimaan kanavan kautta ja Venäjän alueen läpi kulkevaa reittiä lyhyemmän sekä vaivattomamman yhteyden mereltä tuleville sekä kotimaisille että ulkomaisille huviveneilijöille. Lisäksi Kymijoen kanava mahdollistaa monipuolisen risteilyliikenteen Suomenlahden satamakaupungeista, lähinnä Kotkasta, Järvi-Suomen kaupunkeihin ja matkailukohteisiin.

Sekä Päijänteen että Saimaan vesistöalueella on perinteisesti ollut risteilyliikennettä järvioluiden suurimpien kaupunkien välillä. Mäntyharjun kanavan rakentaminen yhdistää nämä kaksi vesistöaluetta ja mahdollistaa näin sekä veneily- että risteilymatkailun ulottamisen koko Järvi-Suomen alueelle. Tämä luo mahdollisuuksia uusien, vaihtoehtoisten huvivene- ja risteilyreittien kehittämiseen ja lisää siten matkailupotentiaalia koko järviolueella. Mäntyharjun kanavan toteuttaminen yhdessä Päijänteen ja Saimaan vesistöt yhdistävän Savon kanavan kanssa mahdollistaisi laajan ja monipuolisen Järvi-Suomen "rengasreitin" toteuttamisen kahden vesistöalueen välille, mikä lisäisi Järvi-Suomen houkuttelevuutta veneily- ja risteilymatkailukohteena.

Järvi-Suomen maakuntaliitot ovat jo mukana ns. Lakeland – Järvi-Suomen matkailuyhteistyöprojektissa ja Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin rakentaminen antaisi Järvi-Suomen matkailuyhteistyölle uudenlaisen ulottuvuuden ja synnyttäisi uuden matkailun suuralueen. Kanavaprojektit tukisivat koko Järvi-Suomen kattavaa matkailun tuotekehitystä ja laaja-alaista markkinointia.

Matkailun hyödyt eivät kohdistuisi ainoastaan huviveneilyn ja risteilyliikenteen uusiin mahdollisuuksiin, koska näiden kerrannaisvaikutuksena myös erilaiset matkailun oheispalvelut hyötyisivät. Näitä ovat paitsi veneily- ja satamapalvelut, myös esim. Järvi-Suomen tärkeimpien talvimatkailukohteiden ulottaminen risteilyliikenteen piiriin, jolloin edistettäisiin mahdollisuuksia matkailuelinkeinon ympärivuotisuuteen. Lisäksi vesistöön liittyviä sivuelinkeinoja

voitaisiin edistää kehittämällä vesimatkailuun liittyviä ohjelma- ja oheispalveluja sekä luontomatkailua (esim. kalastus, erämaamatkailu) tukeutuen olemassaoleviin järvialueen matkailukohteisiin ja niitä yhdistävään risteilyliikenteeseen.

Kanavahankkeita ei nähty uhkana mm. matkailun kannalta tärkeälle luonnonympäristölle. Maakuntaliittojen haastatteluissa epäiltiin kanavahankkeiden vaikuttavan lähinnä vaikutusalueen loma-asutukseen, jos sisävesiväylien liikennemäärät ja aluskoko kasvavat. Muina haittoina tuli esille mm. vaikutukset linnustoon ja kalastoon, pienten lampien ekologiaan, alueen koskiin sekä ympäristöonnettomuuksien riskin kasvu. Toisaalta kanavahankkeiden todettiin myös olevan ympäristöstrateginen ratkaisu, joka keventää muun liikenteen ympäristökuormitusta.

3.2.3 Vaikutusalueen maakuntien aluerakenne ja sen kehittäminen

Kymenlaakso

Maakunnan suurin keskus on Kotka, jossa on noin 56000 asukasta ja 21300 työpaikkaa. Kotka on Suomen toiseksi suurin tavarasatama Helsingin jälkeen (jos öljysatamia ei lasketa) ja Suomen suurin vientisatama (vuoden 1997 tavaraliikenne 7,5 milj. tonnia, 2268 alusta). Pohjois-Kymenlaakson keskuksen muodostaa Kouvola - Kuusankosken kaupunkipari, jossa on noin 53000 asukasta ja 22000 työpaikkaa.

Kemiallisella ja mekaanisella metsäteollisuudella on merkittävä asema Kymenlaakson teollisuudessa. Suurimmat yksiköt ovat Stora Enson tehtaat Anjalankoskella ja UPM Kymmenen tehtaat Kuusankoskella ja Voikkaalla. Maakunnan matkailun kannalta tärkeitä ovat saariston risteilyt sekä Kymijoen kalastus. Kymijoen matkailullista merkitystä kuvaa Kotkan alueelle myytyjen kalastuslupien määrä, joita oli noin 11000 vuonna 1998.

Kymenlaakson tuotantotoiminnassa pyritään säilyttämään perinteisen metsäteollisuuden asema maakunnan johtavana teollisuudenhaarana ja lisäämään sen jalostusastetta. Samalla metalliteollisuutta ja kemian teollisuutta pyritään vahvistamaan sekä kehittämään uusia, lähinnä Venäjän vientiin perustuvia tuotannonaloja.

Kymenlaakson aluerakenteen vahvuutena on kokonaistuotannon nopea kasvu, maakunnan asema vahvana metsäklusterin keskuksena, alueen hyvät meriyhteydet ja satamat sekä joustavat maakuljetusyhteydet. Maakunnan heikkoutena on negatiivinen väestökehitys, korostunut suurteollisuusvaltaisuus sekä uuden, korkeaan teknologiaan perustuvan yritystoiminnan puute.

Venäjän tilanne ja Venäjän kaupan kehitys muodostavat maakunnalle sekä mahdollisuuden että uhkatekijän. Venäjältä Kymenlaaksoon suuntautuva ostosmatkailu koetaan merkittävänä mahdollisuutena alueen vähittäiskaupalle. Muina mahdollisuuksina ovat alihankintatoiminnan kehittäminen, keskeinen logistinen sijainti, alueen luonnonolosuhteiden (joki, saaristo ja meri) antamat puitteet matkailun kehittämiseksi sekä palvelujen laadun kehittäminen ja edullisten rakennusalueiden tarjonta. Kymenlaakson uhkatekijöinä voidaan mainita perusteollisuuden työpaikkojen väheneminen, koulutetun väestön poismuutto maakunnasta ja kuljetusten siirtyminen rakennettavaan Vuosaaren satamaan. Myös elinkeinorakenteen yksipuolisuus, työttömyys, alueen alhainen koulutustaso ja yritysinvestointien vähäisyys muodostavat merkittäviä uhkatekijöitä maakunnan tulevalle kehitykselle.

Etelä-Karjala

Lappeenranta on Etelä-Karjalan suurin keskus, jonka väkiluku on noin 57000 henkeä ja työpaikkamäärä noin 24000. Lappeenrannan elinkeinoelämän kasvu on peräisin puunjalostus-, kaivos- ja elintarviketeollisuudesta. Lappeenrannalla on edullinen maantieteellinen sijainti EU:n ja Venäjän rajapaikkana, jonka ansiosta alueesta on kehittynyt idänkaupan keskus. Maakunnan toinen merkittävä teollisuuskeskus on Imatra, jossa on noin 31000 asukasta ja 12000 työpaikkaa.

Etelä-Karjala on merkittävä metsäteollisuuden keskittymä Suomessa. Suurimmat teollisuuslaitokset ovat Stora Enson tehtaat Imatralla ja Joutsenossa sekä UPM Kymmenen, Schauman Woodin ja Metsä Timberin teollisuuslaitokset Lappeenrannassa. Lappeenranta on Saimaan järvimatkailun eteläinen keskus ja Saimaan kanavaristeilyjen lähtöpaikka. Imatralla sijaitseva Imatrankoski on myös merkittävä matkailukohde.

Etelä-Karjala on Kymenlaakson tavoin perinteisesti ollut merkittävä metsäteollisuuden keskittymä, mikä on aiheuttanut maakunnan elinkeinorakenteen yksipuolistumisen. Maakunnan tavoitteena onkin tuotantorakenteen monipuolistaminen sekä kaikkien liikennemuotojen yhtäläinen kehittäminen.

Etelä-Karjalan aluerakenteen vahvuutena on vankka perusteollisuus, monipuoliset Lappeenrannan korkeakouluun tukeutuvat koulutusmahdollisuudet, kattavat liikenneyhteydet sekä luonto vetovoimatekijänä. Maakunnan heikkoutena on yksipuolisen tuotantorakenteen ohella korkea työttömyysaste, erilaistunut aluerakenne sekä negatiivinen väestökehitys maakunnan keskusta, Lappeenrantaa, lukuun ottamatta.

Kymenlaakson tavoin Venäjän tilanne muodostaa Etelä-Karjalalle taloudellisesta ja poliittisesta kehityksestä riippuvan mahdollisuuden ja uhan. Muina alueen mahdollisuuksina ovat luonnonympäristö ja sen merkitys matkailun kehitykselle sekä korkeaan teknologiaan perustuvan tuotannon ja palvelujen kehittäminen erityisesti puunjalostusteollisuudessa. Maakunnan uhkana on väestön vähenemisen jatkuminen, koulutetun väestön poismuutto sekä ikärakenteen vanheneminen.

Päijät-Häme

Päijät-Hämeen suurin keskus on Lahti, jossa on 96000 asukasta ja 38000 työpaikkaa. Lahti on tukku- ja vähittäiskaupan, huonekaluteollisuuden sekä elintarviketeollisuuden keskus. Päijät-Hämeen merkittävin massateollisuuden keskus on Heinola, jossa on 22000 asukasta ja 8200 työpaikkaa.

Päijät-Hämeen metsäteollisuus on keskittynyt alueen pohjoisosiin, erityisesti Heinolaan, jonka merkittävimmät metsäteollisuuden yksiköt ovat Stora Enso, Schauman Wood ja Suomen Kuitulevy Oy. Lahden talviurheilukeskus on merkittävä talvimatkailukohde maakunnassa.

Päijät-Hämeessä pyritään kehittämään luontoon ja matkailuun perustuvaa yritystoimintaa vastapainoksi perinteisille teollisuudenaloille ja näin monipuolistamaan maakunnan elinkeinorakennetta. Lisäksi pääkaupunkiseudun läheinen sijainti ja sujuvat liikenneyhteydet pyritään hyödyntämään monipuolisen tuotannon ja palvelujen kehittämisessä.

Päijät-Hämeen aluerakenteen vahvuuksina erottuvat korkeatasoinen palvelurakenne, hyvä alueellinen saavutettavuus sekä laadukas asuinympäristö. Maakunnassa on myös paljon vienytyrityksiä, varsin monipuolinen elinkeinorakenne sekä ammattikoulutusmahdollisuudet. Lisäksi maakunnan keskus, Lahti, on riittävän kokoinen kasvukeskus. Maakunnan heikkouksina ovat keskimääräistä alhaisempi koulutustaso, pienyritysvaltaisuus sekä varsinkin maakunnan pohjoisosan aleneva väestökehitys, epäedullinen ikärakenne sekä hidas työllisyyden kasvu.

Päijät-Hämeen mahdollisuutena on pääkaupunkiseudun läheisyyden tuomat hyödyt ja pääkaupunkiseutua palvelevat yritykset, keskeinen logistinen sijainti sekä runsas työvoiman tarjonta. Lisäksi maakunnan keskustan palveluvarustus on hyvä ja niissä on runsaasti valmiiksi kaa-voitettuja asunto- ja toimitila-alueita. Maakunnan edellytykset vapaa-ajan palvelujen ja matkailun kehittämiseksi ovat hyvät. Maakunnan uhkana on koulutetulle työvoimalle tarkoitettujen työpaikkojen väheneminen, jos korkeasti koulutetun väestön pääkaupunkiseudulla työssäkäynti lisääntyy. Uhkana on myös haja-asutusalueiden peruspalvelujen katoaminen, alenevan väestönkehityksen jatkuminen sekä työllisyyden hidas kasvu.

Keski-Suomi

Keski-Suomen suurin kaupunki ja teollis-kaupallisen ydinvyöhykkeen keskus on Jyväskylä, jonka väkiluku on 76000 henkeä ja työpaikkamäärä 35000. Jyväskylän yliopisto osaamista useilla eri tutkimusaloilla ja Jyväskylän Teknologiakeskus kehittää jatkuvasti uuteen tietoon ja teknologiaan perustuvaa yritystoimintaa. Keski-Suomen muina keskuksina voidaan mainita metsäteollisuuteen keskittyneet Äänekosken-Suolahden seutu (19600 asukasta, 7800 työpaikkaa) ja Jämsänseutu (21000 asukasta, 7600 työpaikkaa).

Keski-Suomessa sijaitsee merkittäviä mekaanisen ja kemiallisen metsäteollisuuden yksiköjä, joista suurimmat ovat UPM Kymmenen yksiköt Jämsänkoskella ja Kaipolassa, Metsä Serlan yksiköt Jyväskylässä ja Äänekoskella, Schauman Wood Jyväskylässä ja Finnforest Oy Suolahdella. Keski-Suomen matkailuvaltteina ovat vapaa-ajan- ja talvimatkailukeskukset (esim. Himos, Riihivuori, Laajavuori).

Keski-Suomen kasvavina aloina ovat puu- ja metalliteollisuus sekä informaatioteknologia. Sen sijaan maakunnan maatilatalous on taantumassa. Keski-Suomen vahvuutena on toimiva infrastruktuuri ja kehittyvä teollis-kaupallinen ydinvyöhyke (Äänekoski-Jyväskylä-Jämsä). Tärkeässä asemassa kehityksessä on Jyväskylän yliopisto ja siihen liittyvä informaatioteknologian kehitys sekä yliopistoon tukeutuen syntynyt tutkimus- ja kehitystoiminta. Alueen keskuksella, Jyväskylällä, on moderni, uusiutuva ja voimistuva rooli maakuntakeskuksena. Maakunnan maaseutu on myös varsin elinvoimainen ja monipuolinen. Maakunnan heikkoutena on kehityksen ja infrastruktuurin keskittyminen teollis-kaupalliselle ydinvyöhykkeelle, jonka ulkopuoliset kuntayksiköt sijaitsevat syrjässä ja jäävät kehityksessä jälkeen. Jyväskylä on toisaalta myös maakunnan ainoa kehittyvä aluekeskus, jolta puuttuu sitä palvelevat tukikeskukset.

Keski-Suomen mahdollisuutena on kehittyvän, maakunnan sisäisen ydinvyöhykkeen vahvuus ja sen hyödyntäminen, luontoon perustuvan matkailun kehittäminen, luonnonvarojen jalostustoiminnan kehittäminen haja-asutusalueilla sekä Jyväskylässä tarjolla oleva, riittävä tilatarjonta asunnoille ja toimitiloille. Maakunnan uhkina nähdään Etelä-Suomeen suuntautuvan keskittymiskehityksen jatkuminen, maakunnalliseen infrastruktuuriin kohdistuvien investoin-

tien riittämättömyys, infrastruktuurin rappeutuminen haja-asutusalueilla sekä uuden teknologian ”vetovoimaisuuden” säilyminen tulevaisuudessa.

Etelä-Savo

Etelä-Savon suurin keskus on Mikkeli, jossa on 33000 asukasta ja 14400 työpaikkaa. Maakunnan toinen kaupunkikeskus, Savonlinna (29000 asukasta, 10200 työpaikkaa) on oman talousalueensa keskus.

Etelä-Savossa ei ole merkittäviä kemiallisen metsäteollisuuden laitoksia, mutta tärkeimpinä mekaanisen metsäteollisuuden yksiköinä voidaan mainita Finnforest Oy Punkaharjulla sekä Schauman Wood Savonlinnassa ja Ristiinassa. Savonlinnassa sijaitseva Olavinlinna on alueen merkittävin matkailukohde, joka on tunnettu oopperajuhlistaan. Lisäksi Mikkelissä sijaitseva Visulahden vapaa-ajankeskus on tärkeä matkailukohde.

Etelä-Savon tavoitteena on kehittää edelleen puutavarateollisuutta ja mekaanista puunjalostusteollisuutta sekä lisätä tuotanto- ja markkinointitehoa verkottumisen kautta.

Etelä-Savon vahvuuksina ovat runsaat luonnonvarat ja hyvä toiminta- ja elinympäristö. Maakunta toimii sijainniltaan metsäteollisuuden raaka-ainevarojen ja tuotannon kohtauspaikkana. Lisäksi alueella on vahva metalli- ja konepajateollisuus (erityisesti Savonlinnassa) sekä hyvät edellytykset matkailuelinkeinon kehittämiseksi. Maakunnassa on myös korkeatasoista osaamista liiketoiminta- ja teknologiaosaamisen aloilla ja alue on mukana osaamiskeskustoiminnassa. Maakunnan heikkouksina ovat alhainen koulutustaso sekä yksipuolinen elinkeinorakenne, jolle on ominaista alkutuotannon ja julkisten palvelujen suuri osuus. Maakunnan ikärakenne ja työttömyysaste ovat varsin korkeat.

Etelä-Savon mahdollisuuksina nähdään jalostusasteen nostaminen metsäteollisuudessa sekä alihankintatoiminnan ja uuden yrittäjätoiminnan kehittäminen alueen kärkiyrityksiin pienehköihin, mutta korkeatasoisiin tutkimus- ja koulutuslaitoksiin tukeutuen. Myös bioenergian ja uusiutuvien energialähteiden käytön tehostamisen mahdollisuuksiin uskotaan. Lisäksi maakunnan luontoa ja luonnonvaroja voidaan hyödyntää esimerkiksi koko Järvi-Suomen matkailun edistämiseksi sekä alueen kehittämisessä ns. ekomaakuntana. Maakunnan uhkina ovat vähenävä väestön- ja työpaikkakehitys, alueen keskittyminen pelkkään raaka-ainetuotantoon sekä maaseudun autioituminen. Muina uhkina ovat työmarkkinoiden ja elinkeinorakenteen yksipuolisuus sekä kapean yrityspohjan säilyminen.

Pohjois-Savo

Pohjois-Savon suurin kaupunki on Kuopio, jossa on 86000 asukasta ja 34000 työpaikkaa. Kaupungissa on yliopisto, joka kohdistaa voimavaroja osaamiseen perustuvaan yritystoimintaan ja erityisesti informaatioteknologia on keskeinen painopisteala. Muita merkittäviä Pohjois-Savon teollisuuskeskuksia ovat Iisalmi (24000 asukasta ja 8500 työpaikkaa) ja Varkaus (24000 asukasta, 9000 työpaikkaa). Varkaus on Pohjois-Savon teollisuuden veturi, joka on tunnettu esim. automaatio-ohjausjärjestelmien sekä puunjalostus- ja metalliteollisuuden tuotannosta.

Pohjois-Savon metsäteollisuuden yksikköjä ovat Metsä-Serla Kuopiossa, Stora Enso Varkauksessa ja Metsä Timber Soinlahdella. Muita merkittäviä teollisuuslaitoksia ovat Kemira Che-

micals Oy Siilinjärvellä, Avena Oy Kuopiossa sekä kaivosteollisuuden yksiköt Nilsiässä ja Luikonlahdessa. Pohjois-Savon vetovoimaisimpina matkailukohteina ovat Puijon matkailu-alue Kuopiossa sekä Tahkovuoren matkailukeskus Nilsiässä.

Pohjois-Savon tuotantotoiminnassa panostetaan metsäteollisuuden uusinvestointeihin ja jalostusasteen nostoon, metalliteollisuuden volyymin lisäämiseen sekä korkean teknologian alojen edistämiseen.

Pohjois-Savon vahvuuksina ovat kansainvälisillä markkinoilla toimiva suurteollisuus, Kuopion yliopiston ja ammattikorkeakoulun luomat edellytykset tutkimukselle ja tuotekehitykselle, tuotantotoiminnan verkottuminen sekä Kuopion asema ja merkitys dynaamisena kaupunkiseutuna ja valtakunnanosakeskuksena. Maakunnan heikkouksina voidaan mainita ikääntyvä väestörakenne, suuri työvoimareservi, julkishallintopainotteinen elinkeinorakenne sekä suurten kärkiyrityksien puuttuminen.

Pohjois-Savon mahdollisuutena on keskeinen maantieteellinen sijainti, hyvät korkeaan teknologiaan perustuvan tuotannon toimintaedellytykset ja näkymät sekä panostus informaatio-tekniikkaan ja yliopiston osaamiseen sekä sen hyödyntäminen yritystoiminnassa. Lisäksi alueella on runsaat luonnonvarat ja vetovoimainen luonto, joita voidaan hyödyntää matkailun ja siihen liittyvien palvelujen kehittämisessä. Maakunnan uhkana on koulutetun työvoiman ja suurteollisuuden poismuutto, mikä vähentää alueen kilpailukykyä muiden alueiden ja keskus-ten kanssa. Uhkana on myös riittämättömät investoinnit ja pääoma alueen tuotannon ja palvelujen kehittämiseen.

Pohjois-Karjala

Pohjois-Karjalan suurimman keskuksen, Joensuun, väkiluku on 51000 henkeä ja kaupungissa on 21000 työpaikkaa. Joensuun korkeakoulusta on runsaassa neljännesvuosisadassa kasvanut viiden tiedekunnan yliopisto. Pienempiä, oman talousalueen keskuksia ovat Lieksa (16000 asukasta, 4900 työpaikkaa) ja Nurmes (10000 asukasta, 3000 työpaikkaa), jotka sijaitsevat Saimaan luvavesistön, Pielisen rannalla.

Pohjois-Karjalan merkittävimmät metsäteollisuuden yksiköt ovat Stora Enson laitokset Uimaharjussa, Pankakoskella ja Kiteellä, Schauman Wood Joensuussa sekä Puhos Timber Kiteellä. Lisäksi maakunnassa on merkittäviä kaivosteollisuuden yksiköitä, jotka sijaitsevat Outokummussa ja Ilomantsissa. Maakunnan merkittävin matkailukohde on Kolin luonnonpuisto ja matkailukeskus Lieksassa.

Pohjois-Karjalan kasvavina tuotannonaloina ovat metalli- ja muoviteollisuus. Lisäksi panostetaan mekaanisen puunjalostusteollisuuden kehittämiseen sekä jatkojalostukseen erityisesti metsäteollisuudessa.

Pohjois-Karjalan vahvuuksina ovat teollisuuden työpaikkojen kasvu, elintarviketeollisuuden ja informaatioteknologian kehitys sekä hyvät matkailun kehittämisedellytykset. Lisäksi Joensuu muodostaa tiiviin ja monipuolisen maakuntakeskuksen hyvine kehittämisedellytyksineen. Maakunnan heikkoutena on alkutuotannon ja julkisen sektorin suhteellisen suuri osuus elinkeinorakenteesta, vanha ikärakenne ja pitkät välimatkat sekä korkea työttömyysaste.

Pohjois-Karjalan mahdollisuuksina erottuvat alueen ainoan vahvan maakuntakeskuksen, Joensuun, rooli ja sen hyödyntäminen sekä vaikutus koko maakunnan kehityksessä. Lisäksi maakunnassa on luonnonolosuhteiden osalta erinomaiset edellytykset kehittää matkailua ja siihen liittyviä oheistoimintoja. Myös Venäjän rajan läheisyys muodostaa mahdollisuuden lähialueyhteistyön kehittämiseen. Maakunnan uhkana on väestön lisääntyvä poismuutto, alhainen investointiaste ja kehittämisaktiivisuus sekä riittämätön panostus kehittyville tuotannonaloille.

4 VAIKUTUSALUEEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

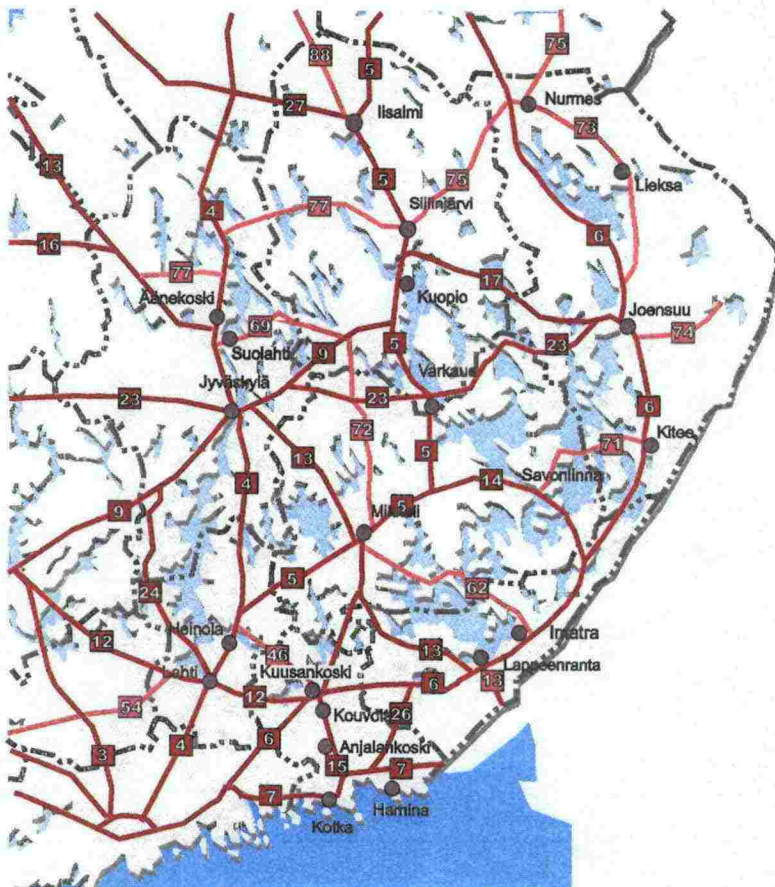
4.1 NYKYINEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

4.1.1 Tavaraliikenteen kuljetusverkot

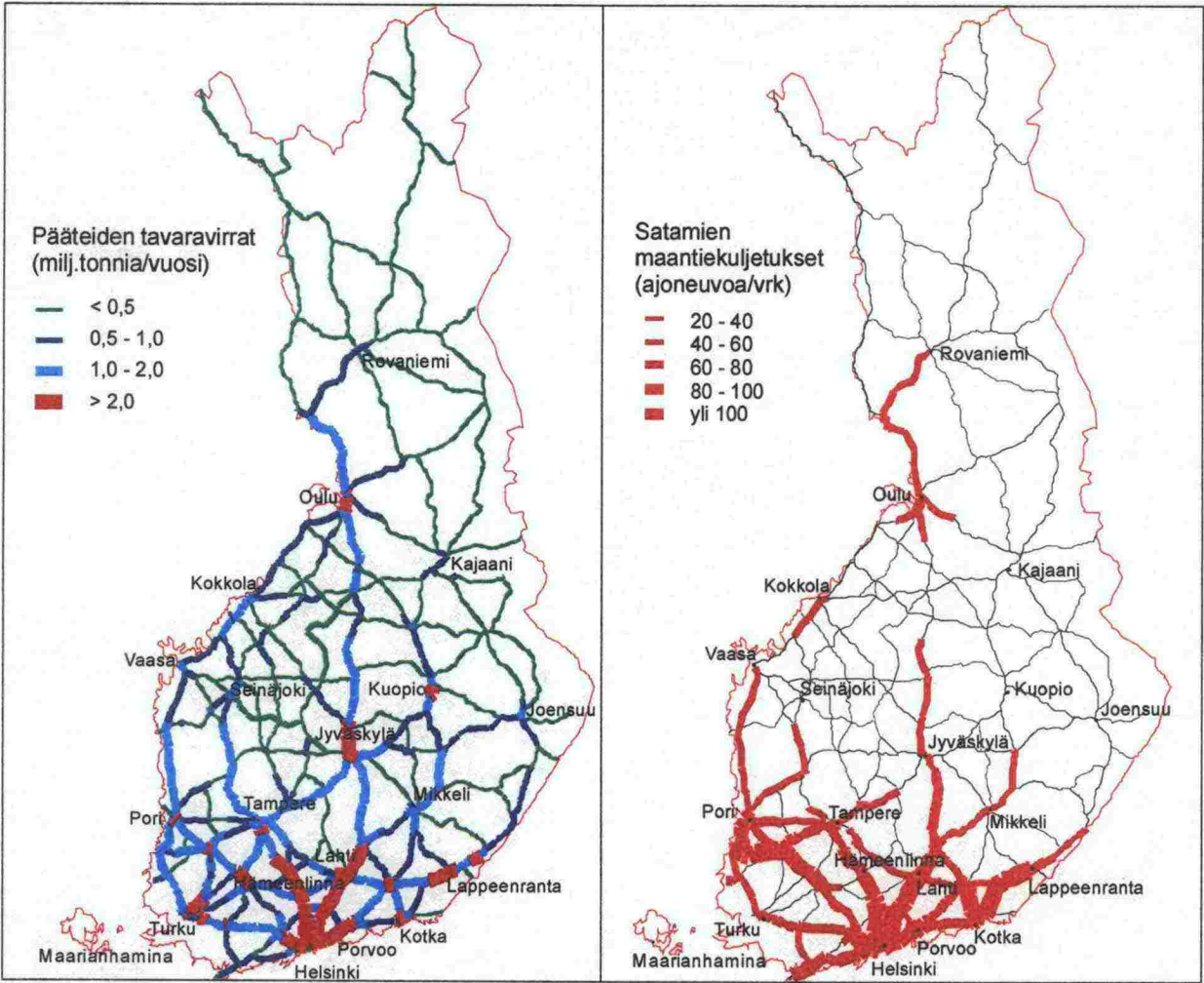
Vaikutusalueen liikennejärjestelmän rungon muodostavat kuviossa 18 esitetyt valta- ja kantatieverkot. Kuviossa 19 on esitetty kotimaisten autojen kuljettamat tavaravirrat pääteillä sekä maantiekuljetukset satamiin vuonna 1995. Kuvioista puuttuu ulkomaisten autojen osuus, joka on merkittävä lähinnä vt 7:llä Kaakkois-Suomessa ja vt 3:lla Helsingin ja Tampereen välillä sekä vt 4:llä. Kuljetusvirtojen perusteella alueen tärkeimmät tieyhteydet elinkeinoelämän kuljetusten kannalta ovat:

- Vt 4 Helsingistä Lahden ja Jyväskylän kautta Ouluun (E75);
- Vt 5 Heinolasta Mikkelin, Varkauden, Kuopion ja Iisalmen kautta pohjoiseen;
- Vt 6 Helsingistä Kouvolan, Lappeenrannan ja Imatran kautta Joensuuhun;
- Vt 7 Helsingistä Kotkan kautta Vaalimaalle (E18);
- Vt 9 Turusta ja Tampereelta Jyväskylän kautta Kuopioon (E63);
- Vt 12 Tampereelta Lahden kautta Kouvolaan;
- Vt 13 Nuijamaa-Lappeenranta-Mikkeli-Jyväskylä;
- Vt 15 Kotka-Kouvola-Mikkeli;
- Vt 23 Jyväskylä-Pieksämäki-Varkaus-Joensuu;
- Vt 26 Kotka-Lappeenranta ja
- Kt 46 Kouvola-Heinola.

KUVIO 18. Vaikutusalueen valta- ja kantatieverkko.



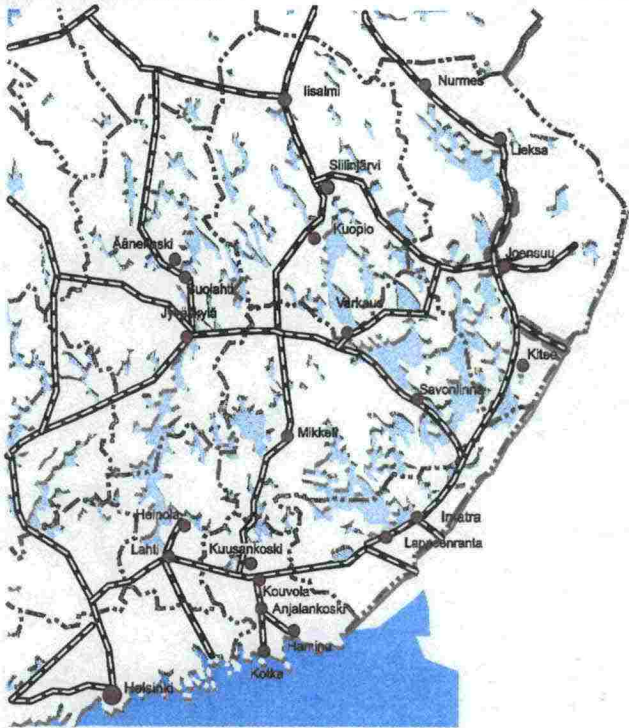
KUVIO 19. Pääteiden kotimaisen kuorma-autoliikenteen tavaravirrat ja satamien maantiekuljetukset vuonna 1995.



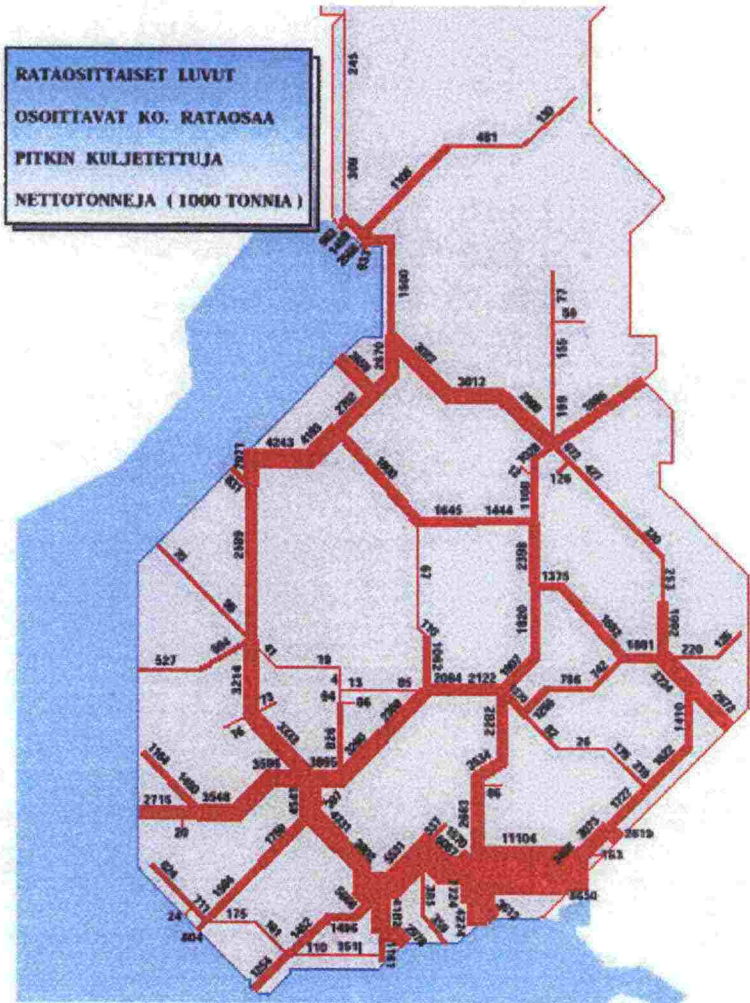
Lähde: Tielaitos.

Tarkastelualueen rataverkon suurimmat tavaravirrat kulkevat rataväleillä Vainikkala-Kouvola, Kotka/Hamina-Kouvola ja Kouvola-Lahti-Riihimäki. Muita merkittäviä tavaraliikenteen ratoja ovat Kouvola-Mikkeli-Pieksämäki-Kuopio-Iisalmi, Kouvola-Lappeenranta-Imatra-Joensuu, Värtsilä-Joensuu-Siilinjärvi-Iisalmi ja Pori/Rauma/Turku-Tampere-Jyväskylä-Pieksämäki-Varkaus. Kuviossa 20 on esitetty vaikutusalueen rataverkko ja kuviossa 21 rautateiden kuljetusvirrat vuonna 1998.

KUVIO 20. Vaikutusalueen rataverkko.



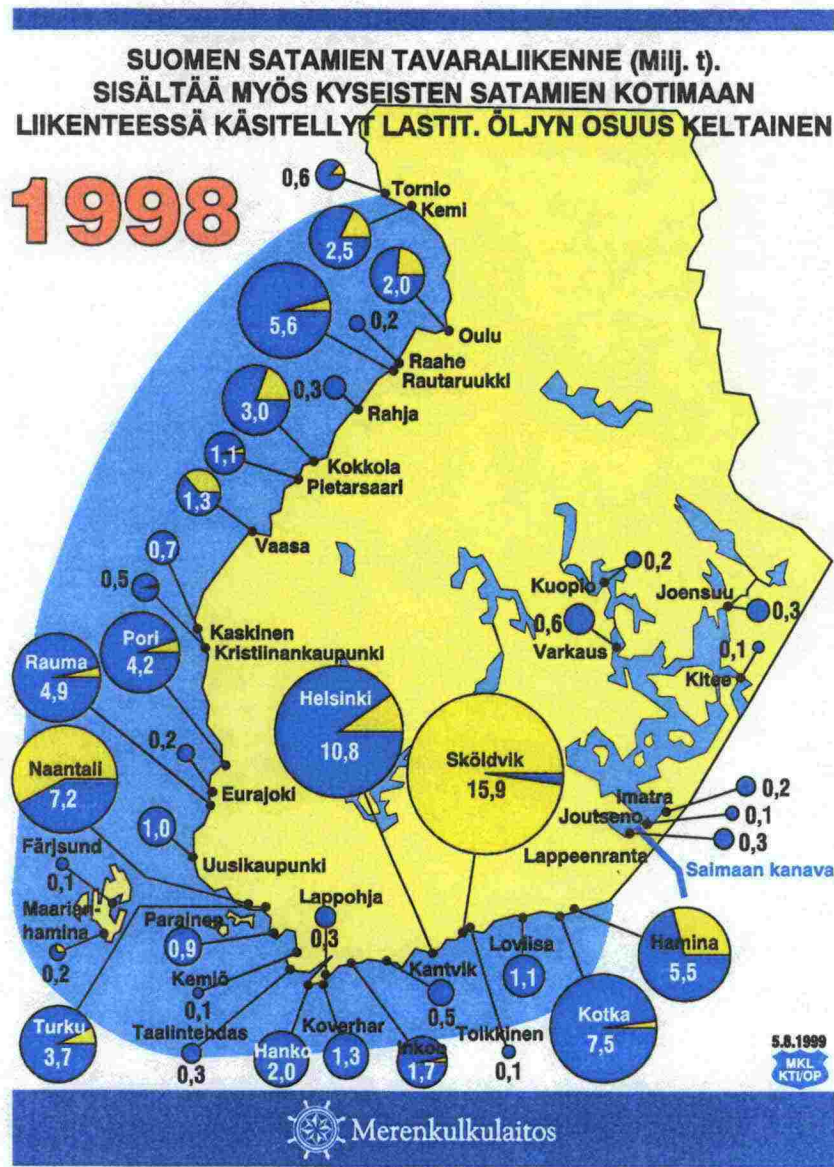
KUVIO 21. Rautateiden tavaraliikenteen kuljetukset vuonna 1998.



Lähde: Ratahallintokeskus (1999).

Tarkastelualueen vientikuljetusten kannalta merkittäviä satamia ovat Kotkan ja Haminan ohella myös muut rannikon merisatamat, Päijänteen alueen kemiallisen metsäteollisuuden osalta erityisesti Rauma ja mekaanisen metsäteollisuuden osalta Loviisa ja Pori. Suomen satamien tavaravirrat vuonna 1998 on esitetty kuviossa 22. Sisävesisatamien kuljetusvolyymit ovat selvästi pienemmät kuin merisatamien. Suurimmat tavaraliikenteen sisävesisatamat ovat Varkaus, Lappeenranta, Joensuu, Imatra.

KUVIO 22. Satamien tavaraliikenne vuonna 1998 (Milj. tonnia).

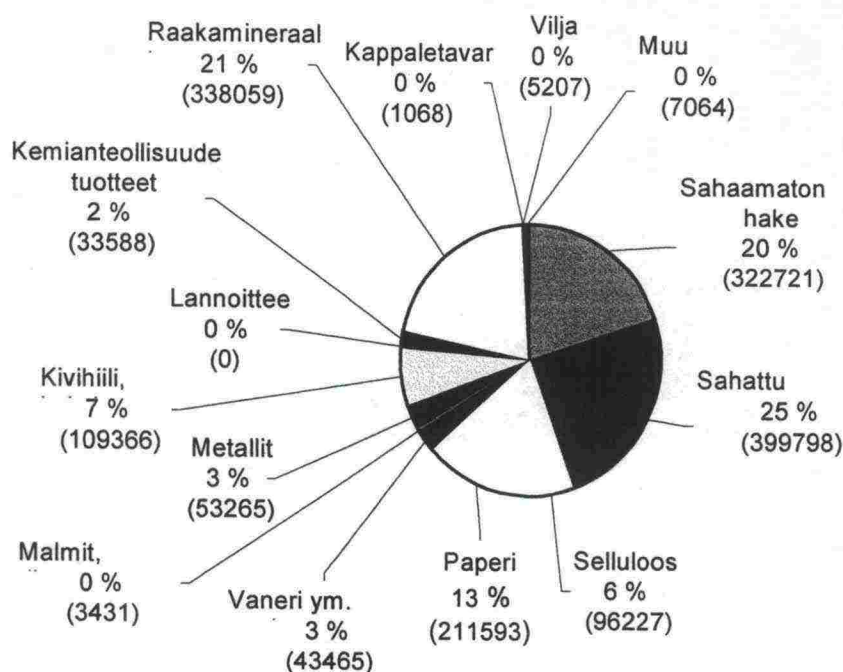


Lähde: Merenkululaitos.

4.1.2 Tavaraliikenteen kuljetusvirrat

Tässä selvityksessä esitetyt kuljetusvirtatiedot perustuvat pääosin kanavahankkeiden kuljetustaloudesta tehtyyn selvitykseen (Merenkululaitos 2000). Selvityksen mukaan kanavien merkittävimpiä uusia potentiaalisia kuljetusvirtoja ovat kemiallisen ja mekaanisen metsäteollisuuden vientikuljetukset. Saimaan kanavan nykyisistä kuljetusvirroista kemiallisen ja mekaanisen metsäteollisuuden vientikuljetusten osuus on lähes puolet (ks. kuvio 23).

KUVIO 23. Saimaan kanavan tavaraliikenne vuonna 1998 (tavaralajien prosenttiosuus ja tonnimäärä).



Lähde: Merenkululaitos.

Kuljetustaloudellisessa selvityksessä uusien kanavien mahdollistaman ympärivuotisuuden on arvioitu lisäävän sisävesikuljetuksia 30 %. Suurin merkitys ympärivuotisuudella on metsäteollisuuden vientikuljetuksissa, koska ympärivuotisen kuljetusmahdollisuuden puuttuessa teollisuuden on ylläpidettävä vaihtoehtoisia kuljetusjärjestelmiä, mikä sitoo resursseja ja pääomaa. Toisaalta teollisuus ei kuitenkaan ole halukas kehittämään kuljetusjärjestelmiään yhden vaihtoehdon varaan kilpailutilanteen ylläpitämiseksi.

Saimaan alueen kemiallinen metsäteollisuus käyttää tällä hetkellä Saimaan kanavaa selvästi vähemmän kuin olisi mahdollista, koska paperin vientikuljetuksilta vaadittavan toimitusnopeuden mahdollistama kuljetusfrekvenssi on tarjolla vain suurimmista merisatamista. Vuonna 1998 Saimaan alueen kemiallisen metsäteollisuuden vienti oli yhteensä 2,5 milj. tonnia, josta 12 % kuljetettiin Saimaan satamien ja 84 % merisatamien kautta (Kotkan/Haminan osuus noin 81 %). Satamiin kuljetetuista vientitonneista 78 % kuljetettiin rautateitse ja 22 % maanteitse.

Mekaaninen metsäteollisuus käyttää sisävesikuljetuksia enemmän kuin kemiallinen metsäteollisuus. Senkin osalta ympärivuotisuuden puuttuminen on kuljetuksia rajoittava tekijä. Saimaan alueen mekaanisen metsäteollisuuden vienti oli yhteensä 1,9 milj. tonnia vuonna 1998. Siitä 23 % vietiin Saimaan satamien ja 77 % merisatamien kautta (Kotkan/Haminan osuus lähes 50 %, Helsingin/Loviisan noin 25 %). Vientitonneista 58 % kulki satamiin rautateitse ja 42 % maanteitse.

Päijänteen alueen kemiallinen metsäteollisuus on rakentanut kuljetusjärjestelmänsä pitkälle rautateiden sekä Rauman ja Kotkan/Haminan satamien varaan mm. investoinneilla satamiin ja kuljetuskalustoon. Vuonna 1998 Päijänteen alueen kemiallisen metsäteollisuuden vienti oli yhteensä 2,9 milj. tonnia, josta Rauman osuus oli lähes 50 % ja Kotkan/Haminan osuus vajaa 40 %. Vientitonneista 77 % kuljetettiin satamiin rautateitse ja 23 % maanteitse. Jos merkittävä osuus Päijänteen alueen kuljetuksista siirrettäisiin sisämaan satamiin, yritysten koko kuljetus-

järjestelmä ja jakeluverkko olisi järjestettävä uudelleen. Kuljetustaloudellisen selvityksen yhteydessä tehdyn yrityskyselyn mukaan merkittävimmät tuotantolaitokset eivät nähneet muutoksia mahdollisiksi, joten on selvää, että lyhyellä aikavälillä merkittäviä muutoksia ei odotettavissa. Nykyisten kehitystrendien mukaan muutokset eivät ole todennäköisiä pitkälläkään tähtäimellä, sillä toimitusnopeuden merkitys on koko ajan korostunut, mikä tukee kuljetusten keskittymistä suurimpiin satamiin.

Päijänteen alueen mekaanisen metsäteollisuuden kuljetusvolyymi on selvästi pienempi kuin Saimaan alueen: vuonna 1998 Päijänteen alueen mekaanisen metsäteollisuuden vienti oli yhteensä 0,4 milj. tonnia. Viennistä sekä Kotkan/Haminan että Helsingin/Loviisan satamien osuus oli vajaa 30 %. Tonneista 31 % kulki satamiin rautateitse ja 69 % maanteitse.

Pääosa tarkastelualueen metsäteollisuuden, erityisesti kemiallisen metsäteollisuuden, vientikuljetuksista kulkee rautateillä. Voidaankin sanoa, että sisävesikuljetukset kilpailevat metsäteollisuuden tuotteiden ja muun bulk-tavaran kuljetuksista pitkälti rautatie-merisatama - kuljetusketjun kanssa.

4.1.3 Kuljetussiirtymien vaikutukset rannikon satamien ja rautateiden kuljetusmääriin

Metsäteollisuuden suurimpia vientisatamia ovat Satakunnan ja Kymenlaakson satamat. Jos yritysten näkemysten vastaisesti Päijänteen alueen kemiallinen metsäteollisuus siirtäisi merkittävän osan, esimerkiksi puolet, nykyisistä Rauman sataman kautta kulkevista vientikuljetuksista (1,4 milj. tonnia vuonna 1998) sisävesille, Rauman sataman vientitonnit (3,6 milj. tonnia vuonna 1998) vähenisivät lähes 20 %. Kotkan ja Haminan satamien kautta kulkevista 1,2 miljoonasta Päijänteen alueen kemiallisen metsäteollisuuden vientitonnistä 50 %:n siirtyminen sisävesille merkitsisi Kotkan ja Haminan sataman yhteenlasketun viennin (8,8 milj. tonnia vuonna 1998) vähenemistä 7 %:lla.

Tilastokeskuksen (1999b) mukaan rautateiden tavaraliikenteen kuljetussuorite oli 9885 milj. tonnism. vuonna 1998, josta paperiteollisuuden osuus oli 1859 milj. tonnism. Kuljetustaloudellisen selvityksen mukaan vuonna 1998 Päijänteen alueen kemiallisen metsäteollisuuden vientikuljetuksia kulki rautateillä noin 480 milj. tonnism, joka on 5 % kaikista tavaraliikenteen tonnihilometreistä (26 % paperiteollisuuden tonnihilometreistä). Saimaan alueen kemiallisen metsäteollisuuden kuljetuksia rautateillä kulki lähes yhtä paljon, noin 460 milj. tonnism., joka on vajaa 5 % kaikista tavaraliikenteen tonnihilometreistä (25 % paperiteollisuuden tonnihilometreistä). Yhteensä Päijänteen ja Saimaan alueen kemiallisen metsäteollisuuden vientikuljetukset muodostivat siten noin 10 % rautateiden tavarakuljetussuoritteesta. Siten 50 % kuvitteellinen siirtymä merisatamista sisävesikuljetuksiin vähentäisi rautateiden tavarankuljetussuoritetta karkeasti arvioiden 5 %.

4.2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISTÄ KOSKENEEN KYSELYN TULOKSET

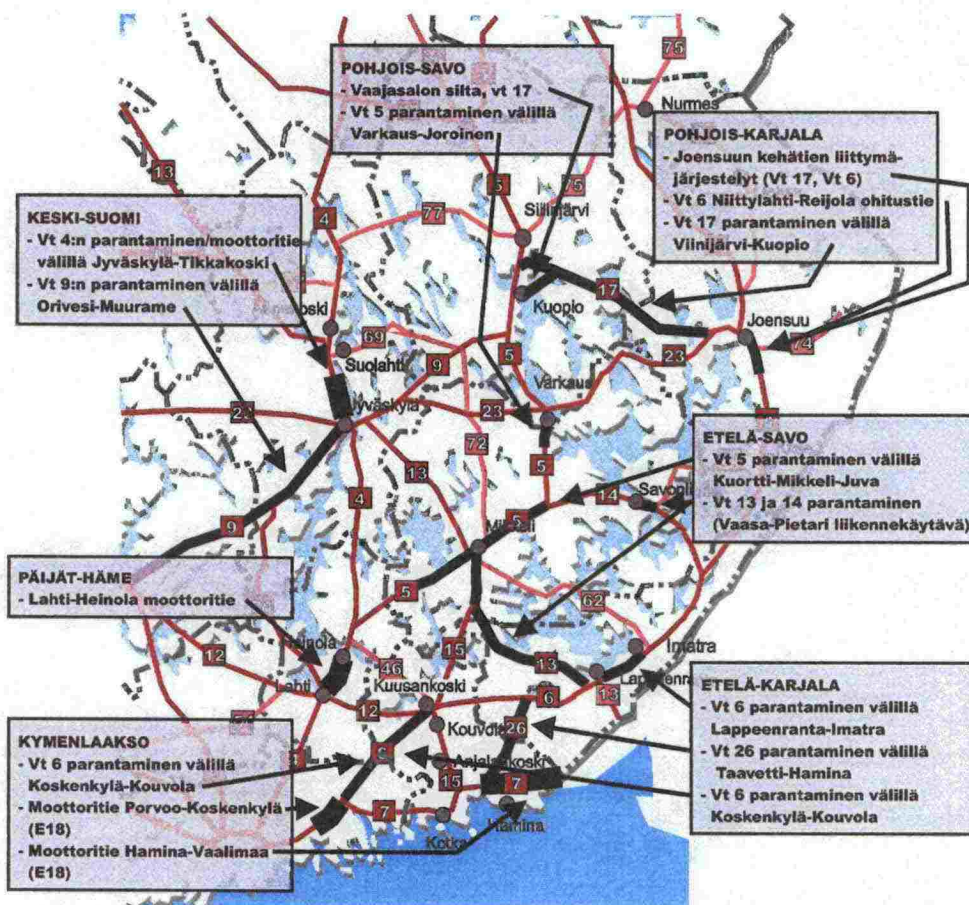
4.2.1 Maakuntien liikennejärjestelmän kehittämisstrategiat ja -hankkeet

Työn yhteydessä tehdyssä kyselyssä ja haastatteluissa kartoitettiin myös vaikutusalueen maakuntaliittojen ja kaupunkien näkemyksiä alueen liikenneinfrastruktuurin kehittämistarpeista. Maakuntaliittojen vastausten perusteella liikenneverkon kattavuus on hyvällä tasolla kaikissa tarkastelualueen maakunnissa. Päätie- ja rataverkko on laaja, lentoasema on Päijät-Hämettä lukuun ottamatta kaikissa maakunnissa sekä Päijät-Hämettä ja Keski-Suomea lukuun otta-

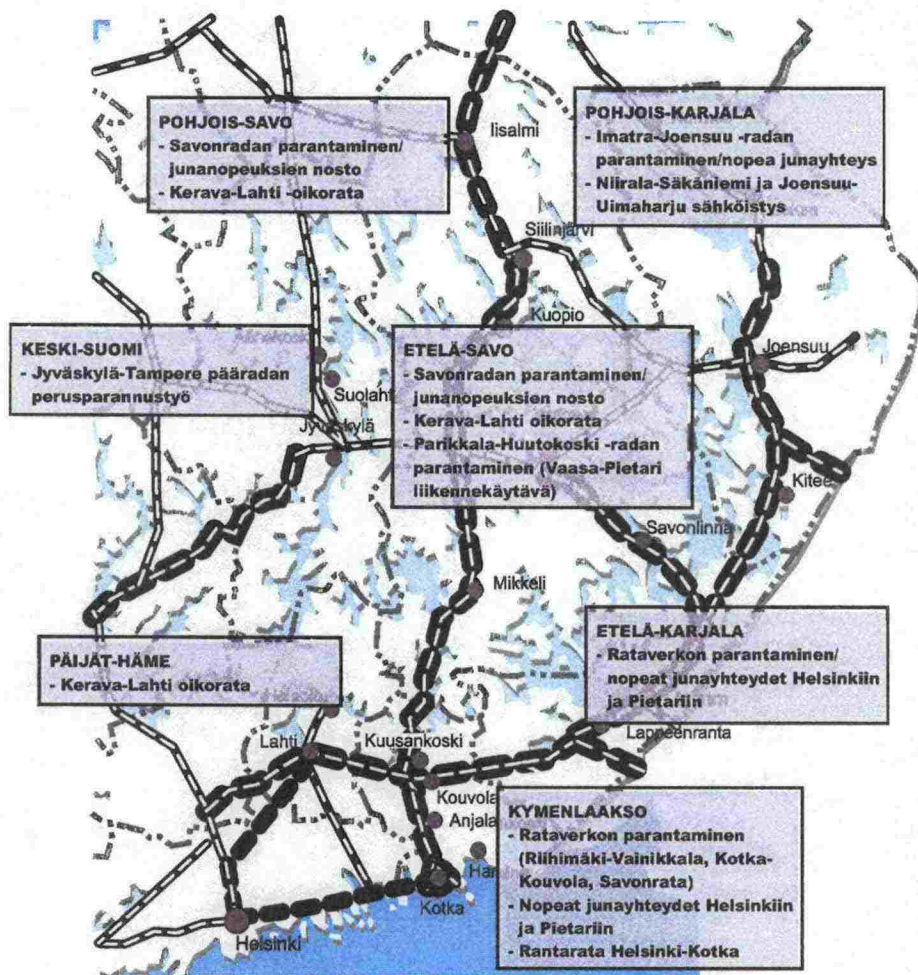
matta alueelta on vesiliikenneyhteydet merelle. Tärkeimmät maakuntaliittojen esiin nostamat liikennejärjestelmän kehittämishankkeet ovatkin pääosin nykyisten teiden, ratojen, terminaalien, satamien ja rajanylityspaikkojen parantamishankkeita sekä junaliikenteeseen ja lentoyhteyksiin liittyviä liikennöintitoiveita. Lisäksi alemman asteisen tieverkon merkitystä korostettiin useissa vastauksissa. Kokonaan uusina liikenneyhteyksinä nousivat esille kanavahankkeiden lisäksi ainoastaan Kerava-Lahti -oikorata, tulevaisuuden varauksena myös rantarata Kotkaan sekä uusien tieyhteyksien rakentamiseen verrattavina kohteina moottoritiehankkeet E-18, Lahti-Heinola sekä lyhyemmät jaksot suurimpien kaupunkien ympäristöissä.

Kuvioihin 24 - 26 on koottu maakuntaliittojen esittämät liikenneinfrastruktuurin (tie-, rata- ja vesiväyläverkon) merkittävimmät kehittämishankkeet. Hankkeiden järjestykset eivät edusta maakuntaliittojen virallisia kantoja. Kuvioissa ei ole mukana junien liikennöintiin ja lentoyhteyksiin eikä myöskään satamien, terminaalien ja rajanylityspaikkojen kehittämiseen liittyviä kehittämishankkeita.

KUVIO 24. Maakuntaliittojen esittämät merkittävimmät maantieverkon kehittämishankkeet.



KUVIO 25. Maakuntaliittojen esittämät merkittävimmät rataverkon kehittämishankkeet.



Tarkastelualan pohjoisimmissa ja itäisimmissä maakunnissa (Keski-Suomi, Pohjois-Savo, Etelä-Savo ja Pohjois-Karjala) korostettiin metsäteollisuuden raakapuun hankinnan edellyttävän hyvää alemmaa tieverkkoa. Rahoituksen vähentyessä alemman tieverkon hoito ja ylläpito on vaikeutunut ja uhkana on, että rahojen niukkuus johtaa tiestön kunnon romahdamiseen. Alueiden heikkoudeksi koettiin myös pitkät etäisyydet eri suuntiin sekä keskusten ulkopuolella harvan asutuksen ja pienten kuljetusvirtojen aiheuttamat korkeat yksikkökustannukset sekä liikenneinfrastruktuurin ylläpidossa että kuljetuksissa. Uhkana on liikenteen hoidon ja liikenneverkon ylläpidon vaikeutuminen entisestään väestön vähetessä ja kehittämisen kohdistuessa kasvukeskuksiin. Lisäksi uhkana on, että kustannusvastaavuuden korostaminen rajoittaa syrjäisempien alueiden liikennejärjestelmän kehittämistä entisestään.

Päijänteen (Kymijoen vesistön) alueen maakuntien (Kymenlaakso, Päijät-Häme, Keski-Suomi) kehittämisstrategioissa keskeisellä sijalla on alueiden keskeisen logistisen sijainnin hyödyntäminen. Maakuntien keskuksista (Jyväskylä, Lahti, Kouvola) on kattavat tie- ja ratayhteydet kaikkiin suuntiin ja ne ovat valtakunnallisten kuljetusvirtojen solmupisteitä. Mahdollisuutena nähdään logistisen aseman vahvistaminen ja keinoina mm. logistisen osaamisen ja yhdistettyjen kuljetusten hyödyntäminen. Erityisen keskeisessä asemassa logistiikkakeskus -konsepti on Kymenlaaksossa, missä Kouvola on jo nyt maamme merkittävin rautatiekuljetusten solmupiste ja alueella sijaitsee kaksi maamme oloissa suurta satamaa, Kotka ja Hamina.

Päijänteen alueen maakuntien liikenneinfrastruktuurin kehittämistä helpottaa se, että maakuntien tärkeimmät yhteysvälit ovat koko maan kuljetusten ja henkilöliikenteen kannalta tärkeitä pääteitä ja –ratoja, minkä vuoksi niiden kehittämishankkeiden rahoittamiseen on helpommin saatavissa valtakunnallista tukea. Tärkeimmiksi kehittämiskohteiksi maakunnat nostavat nykyiset elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöliikenteen pääreitit, valtatie 4, 6, 7, 9 ja 15 sekä pääradat Riihimäki-Lahti-Kouvola-Vainikkala/Lappeenranta, Kotka/Hamina-Kouvola-Pieksämäki ja Tampere-Jyväskylä-Pieksämäki. Kanavahankkeiden katsotaan tuovan lisämahdollisuuksia logistiikkakeskus -konseptille, mutta koska elinkeinoelämän kuljetukset perustuvat ensisijaisesti tie- ja rataverkon hyödyntämiseen, niiden tason ylläpito ja parantaminen nousevat tärkeysjärjestyksessä etusijalle. Päijät-Hämeessä vesiliikennettä ei saada kohtaamaan seudun logistisessa keskuksessa Lahdessa, mutta kanavien myötä nähdään mahdollisuutena Heinolan kehittäminen bulk-kuljetusten logistiseksi keskuksiksi.

Myös Etelä- ja Pohjois-Savossa liikennejärjestelmän vahvuutena on monipuolinen ja kaikki kulkumuodot kattava liikenneverkko. Heikkoutena nähdään katkos vesiliikenteessä talvella, Etelä-Savossa myös lentoliikenteen jatkumisen epävarmuus ja palvelutaso. Maakuntien tärkeimmiksi liikennejärjestelmän kehittämistarpeiksi nostetaan valtatie 5:n parantaminen, junanopeuksien nosto Savonradalla yhdessä Kerava-Lahti oikoradan kanssa sekä Kymijoen -Mäntyharjun kanavapari, Pohjois-Savossa myös Savon kanavan rakentaminen. Lisäksi Etelä-Savossa nähdään tärkeänä Vaasa-Pietari liikennekäytävän kehittäminen, mikä maakunnan alueella kattaa valtatie 13 ja 14 sekä Parikkala-Savonlinna-Huutokoski –radan.

Venäjän liikenneyhteyksien ja –kuljetusvirtojen merkitys ja hyödyntäminen korostuvat sekä **Kymenlaaksossa että rajamaakunnissa Etelä- ja Pohjois-Karjalassa**. Mahdollisuutena nähdään Venäjän talouden suotuisa kehittyminen ja kuljetusvirtojen kasvu. Toisaalta Venäjän tilanteen epävarmuus sekä kilpailevien kuljetusreittien kilpailukyvyn paraneminen tuovat myös epävarmuutta ja uhkia. Keskeisiä kehittämishankkeita ovat itään suuntautuvien liikenneyhteyksien ja kuljetusketjujen parantaminen. Kehittämiskohteita ovat tällöin mm. rajanylitysten nopeuttaminen, itä-länsisuuntaiset tieyhteydet (valtatie 6, 7, 17, 26), tärkeimmät tavaraliikenteen radat (Riihimäki-Lahti-Kouvola-Vainikkala, Luumäki-Lappeenranta-Imatra-Joensuu, Niirala-Säkäniemi-Joensuu-Siilinjärvi ja Joensuu-Uimaharju) sekä satamat (Kotka, Hamina ja Saimaan satamat).

Kymenlaakso poikkeaa muista tarkastelualueen maakunnista rannikkosijaintinsa vuoksi. Maakunnassa sijaitsee kaksi maamme vilkkaimmista satamista, Kotka ja Hamina, ja siksi liikenneinfrastruktuurin kehittämishankkeina nousee esiin myös **satamien kehittäminen**. Satamien osalta kehittämishankkeita ovat mm. terminaalitoimintojen parantaminen ja Haminan väylän syventäminen. Satamakaupungeissa kanavahankkeita ei kannateta, koska niillä arvioidaan olevan negatiivisia vaikutuksia satamien kehittymiseen. Satamien kuljetukset vähenevät, jos tavarat kulkevat suorina sisävesikuljetuksina ulkomaille. Tehdyt kuljetustaloudelliset selvitykset tukevat tätä vaihtoehtoa syöttöliikenteen sijasta. Sisävesihankkeista Kymenlaaksossa onkin nostettu ykkössijalla Kymijoen kanavan pohjoisosa, syväväylän rakentaminen Kimolan -Voikkaan uittokanavan paikalle, joka luo Pohjois-Kymenlaaksosta yhteyden Päijänteelle mahdollistaen uiton korvaamisen proomuliikenteellä. Uhkana satamien kilpailukyvyllä nähdään mm. korkeat väylämaksut, Venäjän satamien kehittyminen ja Vuosaaren satama. Kouvolan ratapihan keskeisen aseman vuoksi myös **rautateiden kasvava hyödyntämismahdollisuus** korostuu Kymenlaaksossa muita maakuntia enemmän. Lisämahdollisuuksina rautatieliikenteen kehittämiselle nähdään mm. ympäristöasioiden korostumisessa ja aiheuttaja maksaa –periaatteen soveltamisessa liikennesektorilla.

Päijät-Hämeessä oikorata Kerava-Lahti on ehdoton ykköshanke. Yhdessä Helsinki-Lahti -moottoritien kanssa se liittäisi Lahden seudun osaksi pääkaupunkiseudun työmarkkina-aluetta.

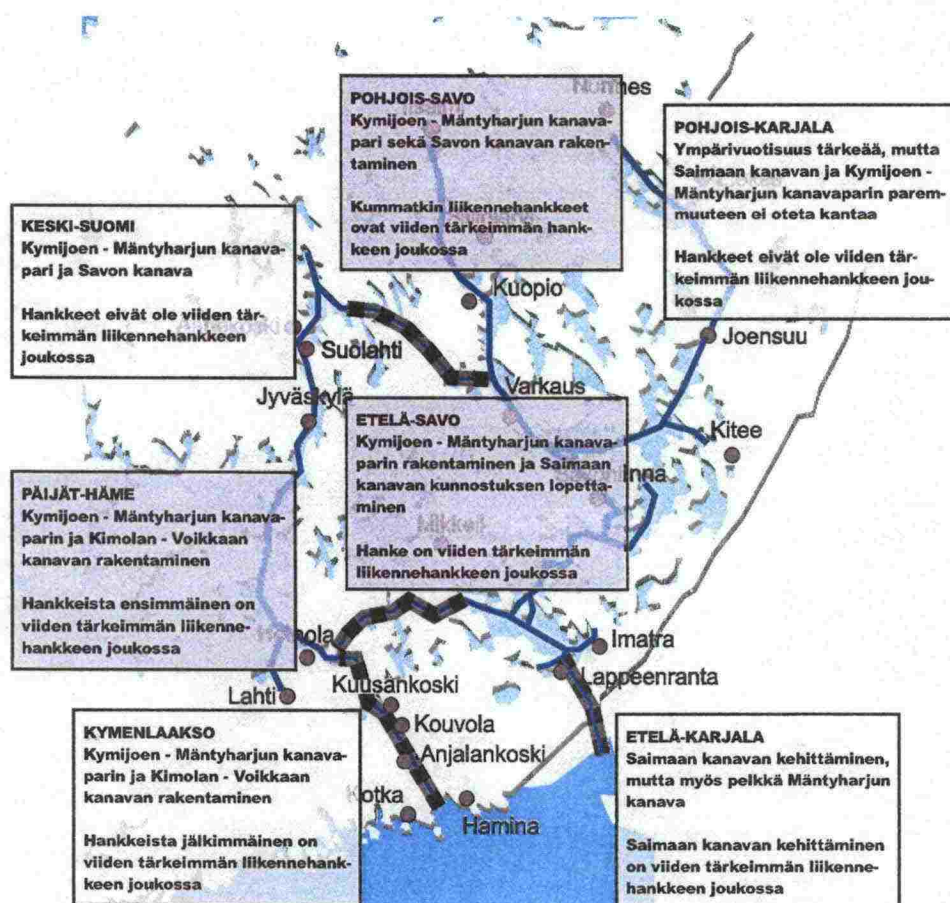
Kaikissa muissakin tarkastelualueen maakunnissa **nopeat junayhteydet** Helsinkiin nostettiin tärkeimpien kehittämishankkeiden joukkoon. Kymenlaaksossa ja Etelä-Karjalassa toiveena ovat myös nopeat yhteydet Pietariin. Hankkeina tämä merkitsee Lahti-Kouvola-Vainikkala, Tampere-Jyväskylää, Savonradan (Kouvola-Mikkeli-Kuopio) ja Kouvola-Lappeenranta-Joensuu -rataosien parantamista nopeille junille, Kerava-Lahti -oikoradan rakentamista sekä nopeiden junien käyttöönottoa.

Lentoasemien merkitys korostuu sitä enemmän, mitä kauempana Helsingistä alueet sijaitsevat. Päijät-Hämettä lukuun ottamatta muissa tarkastelualueen maakunnissa on lentoasema. Lentoyhteyksien ja -kuljetusten paraneminen nähdään mahdollisuutena, mutta erityisesti Etelä-Savossa on ongelmana lentoliikenteen heikko palvelutaso ja uhkana epävarmuus sen tulevaisuudesta. Yhteystarpeiden lisäksi lentoasemien olemassaoloa pidetään myös imagotekijänä.

4.2.2 Maakuntien näkemykset kanavahankkeista

Sisävesiyhteyksien merkitys ja kanavahankkeiden tärkeysjärjestys nähdään erilaisena eri maakunnissa. Saimaan alueen maakunnissa, joista jo nykyisin on vesitieyhteys merelle, ympärivuotisuus on vesitieyhteyksien keskeinen kehittämistavoite. Sen sijaan näkemykset ympärivuotisen yhteyden parhaasta toteuttamistavasta eroavat.

KUVIO 26. Maakuntaliittojen näkemykset tärkeimmistä Järvi-Suomen kanavahankkeista ja niiden kiireellisyydestä suhteessa muihin liikennehankkeisiin.



Pohjois- ja Etelä-Savo nostavat kanavahankkeet liikennejärjestelmän kehittämishankkeina korkealle ja asettavat Kymijoen – Mäntyharjun kanavaparin etusijalle. Perusteluina on mm. liikennöintimaksujen ja viranomaistoiminnan epävarmuuden poistuminen kanavan sijaitessa kokonaan Suomen alueella, Viipurinlahden jääongelmat ja proomukaluston käyttömahdollisuus sisämaasta merisatamiin suuntautuvissa kuljetuksissa. Pohjois-Savossa yhtenä liikennejärjestelmän kehittämisen kärkihankkeena on myös Saimaan ja Päijänteen vesistöt pohjoispäästä yhdistävän Savon kanavan rakentaminen.

Myös **Etelä-Karjalassa** kanavahankkeet nousevat maakunnan kärkihankkeiden joukkoon, mutta maakunnassa katsotaan, että Saimaan kanavan parantaminen toteuttaa alueen tavoitteita paremmin kuin Kymijoen kanava, joka ohjaisi liikennettä pois Saimaan kanavalta. Etelä-Karjalan liitto on ajanut myös pelkän Päijänteen ja Saimaan vesistöt yhdistävän Mäntyharjun kanavan rakentamista. **Pohjois-Karjalassa** Saimaan kanavan ja Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin väliseen paremmuuteen ei ole otettu kantaa, vaan keskeisenä kysymyksenä nähdään ympärivuotisuus, kuljetusvarmuus ja eri vaihtoehtojen kuljetuskustannukset. Pohjois-Karjalassa kanavat eivät kuitenkaan kuulu maakunnan kärkihankkeiden joukkoon. Yhteisenä uhkana Saimaan alueella on sisävesiliikenteen toimintamahdollisuuksien heikkeneminen esimerkiksi väylämaksujen tai Saimaan kanavan rappeutumisen myötä.

Päijänteen alueen maakunnista meriyhteyttä ei nykyisin ole ja elinkeinoelämän kuljetukset perustuvat ensisijaisesti tie- ja rataverkon hyödyntämiseen. Siksi niiden tason ylläpito ja parantaminen nousevat maakuntien tärkeysjärjestyksessä etusijalle kanavahankkeisiin nähden. Tärkeimpänä kanavahankkeet nähdään **Päijät-Hämeessä**, missä katsotaan Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin toteuttavan parhaiten maakunnan tavoitteita. Kanavat rakentamalla saadaan ympärivuotinen maakunnan kautta kulkeva meriyhteys sekä Päijänteeltä että Saimaalta suoraan merelle ja sen myötä mahdollisuus säännölliseen linjaliikenteeseen Heinolasta Euroopan satamiin. Päijät-Hämeen näkökulmasta kanavahankkeiden aloituskohde tulisi olla Kymijoen kanavan pohjoisosa, syväväylän rakentaminen Kimolan-Voikkaan uittokanavan paikalle, joka luo Päijänteeltä yhteyden Pohjois-Kymenlaaksoon mahdollistaen uiton korvaamisen proomuliikenteellä.

Myös **Keski-Suomessa** kannatetaan Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin sekä Savon kanavan rakentamista, mutta katsotaan, että matkailun kannalta tärkeän Mäntyharjun kanavan rakentaminen yhdessä Saimaan kanavan kanssa antaisi vesikuljetuksille tyydyttävät puitteet jo ennen Kymijoen kanavointia.

Kymenlaaksossa vaihtoehtojen puolesta ei ole otettu selvää kantaa. Toisaalta Kymijoen - Mäntyharjun kanavan katsotaan tukevan Kymenlaakson logistiikkakeskus -konseptia, toisaalta kanavahankkeilla voi olla negatiivisia vaikutuksia maakunnan merisatamiin. Sisävesihankkeista Kymenlaaksossa onkin aktiivisesti edistetty ainoastaan yhteyttä Päijänteeltä Kouvolaan, Kimolan - Voikkaan kanavaa. Kymenlaakson näkökulmasta pelkkä Mäntyharjun kanavan toteuttaminen olisi tavaraliikennevirtojen kannalta huono vaihtoehto, koska osa Päijänteen alueen liikenteestä kulkisi alueen ohi ja siksi vaihtoehtoina nähdään joko Kymijoen - Mäntyharjun kanavapari tai ei mitään.

5 KANAVAHANKKEET ALUERAKENTEeseen VAIKUTTAVIEN POLITIIKKOJEN TOTEUTTAJINA

5.1 ALUEPOLITIIKAN LÄHTÖKOHDAT

5.1.1 Yhteiskunta-, alue- ja liikennepolitiikka

Yhteiskuntapolitiikan tavoitteena on edistää kansalaisten hyvinvointia. Kansalaisten hyvinvoinnin edistäminen voi tapahtua joko suoraan kansalaisten hyvinvointia parantavia politiikkoja toteuttamalla tai epäsuorasti esimerkiksi yritysten toimintaedellytyksiä parantamalla. Kansalaisten hyvinvoinnin maksimointi edellyttää resurssien tehokasta allokaatiota ottaen samalla huomioon tulonjako- ja tasa-arvonäkökohdat sekä mahdolliset ulkoisvaikutukset.

Yhteiskuntapolitiikan alla on joukko alapolitiikkoja, jotka voidaan jakaa sektoripolitiikkoihin ja sektorit ylittäviin politiikkoihin. Ensimmäisistä hyvä esimerkki on liikennepolitiikka ja jälkimmäisistä aluepolitiikka. Sektoripolitiikoissa paino on politiikkojen toteuttamisessa kun taas sektorit ylittävissä politiikoissa paino on sektoripolitiikkojen ohjauksessa.

Liikennepolitiikka toteuttaa omalta osaltaan aluepoliittisia tavoitteita. Esimerkiksi liikennejärjestelmää kehitettäessä ja sen käyttöä hinnoiteltaessa päätöksiä ei tehdä yksin tehokkuuskriteereillä, koska vaikutusta on mm. alueellisen tasa-arvon periaatteella. Liikenneministeriö onkin sitoutunut noudattamaan vuosien 2000 - 2003 toiminta- ja taloussuunnitelmassa politiikkaa, jonka tavoitteena on tarjota alue- ja yhdyskuntarakenteen edellyttämät yhteydet ja liikennepalvelut koko maassa sekä ottaa huomioon erilaiset tarpeet kasvavan ja vähenevän väestömäärän alueilla. Vaikka politiikassa paino on kasvavien seutujen kehittämisessä, myös taantuvilla alueilla sitoudutaan tarjoamaan tarvittavat liikennepalvelut.

Järvi-Suomen kanavahankkeiden yhteydessä etenkin maakuntaliitot ja poliittiset päätöksentekijät ovat korostaneet aluepoliittisten tekijöiden huomioon ottamisen tärkeyttä. Perusteluina ovat olleet hankkeiden positiiviset vaikutukset alueen teollisuuden tuotantokustannuksiin, alueen matkailun edistäminen ja liikenteen siirtäminen ympäristöystävällisempään liikennemuotoon. Päätöksenteon ylimmällä tasolla hankkeita on ollut edistämässä ns. ”Kanava-puolue”, joka koostuu pääasiassa Keski- ja Itä-Suomen kansanedustajista. Eduskunnassa hankkeet ovat olleet esillä mm. valtionvarainvaliokunnassa, jonka mietinnöissä eduskunta on edellyttänyt Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien ja niiden muodostaman verkoston hyötyjen ja kustannusten selvittämistä. Lipposen ensimmäinen hallitus taas teki vuonna 1997 periaatepäätöksen Itä-Suomen kehittämisestä, jossa kiirehdyttiin hankkeiden toteuttamisaikataulua, jos Kymijoen ja Mäntyharjun kanavointi todetaan liikennepoliittisesti ja matkailullisesti perustelluiksi. Edelleen Lipposen toisen hallituksen ohjelmassa todetaan, että elinkeinoelämän ja teollisuuden toimintaedellytyksiä pyritään vahvistamaan sisävesiliikennettä kehittämällä.

5.1.2 Aluepolitiikan tavoitteet

Kysyntä aluepolitiikalle syntyy aluerakenteen keskittymistä ohjaavista tekijöistä. Kangasharjun et al (1999b) mukaan näitä ovat mittakaavaetujen voimakkuus, kuljetuskustannusten suuruus ja luonnonvarojen perusteella sijoittuvan tuotannon osuus kokonaistuotannosta. Tuotantotoiminta pyrkii sijoittumaan alueille, missä se voi optimoida näistä tekijöistä saamansa hyödyn. Tämä johtaa tuotantotoiminnan ja väestön alueelliseen keskittymiseen, mistä seuraa viimekädessä tuotantokustannusten ja hintojen nousu sekä julkisten palvelujen ruuhkautuminen.

Vastaavasti muuttotappioalueilla tuloksena on resurssien vajaakäyttö, joka merkitsee mm. julkisten palvelujen yksikkökustannusten kasvua.

Aluepolitiikan tavoitteena on tasoittaa alueellisista elintaso- ja elinolosuhde-eroista aiheutuvaa eriarvoisuutta, joka viimekädessä näkyy eroina eri alueilla asuvien kansalaisten keskimääräisessä hyvinvoinnissa. Kyse on siis puhtaan markkinaratkaisun ohjaamisesta tasaamalla alueiden kysyntä- ja tarjontatekijöitä yhteiskunnan kokonaishyvinvointia edistävällä tavalla. Täydellinen tasaus ei luonnollisestikaan voi olla tavoitteena, koska maan kilpailukyvyn säilyttäminen edellyttää alueellisten etujen hyödyntämistä. Aluepolitiikalla voidaan kuitenkin lieventää ja hallita muutosta, koska puhtaan hintojen kautta tapahtuva sopeutumisen yhteiskuntataloudelliset kustannukset voivat olla korkeat. EVA (1999) toteaa eri tutkimusten perusteella, että yhden asukkaan muuttamisesta Helsingin seudulle aiheutuu vuoden 1998 rahassa 550000 – 770000 markan yhdyskuntakustannukset, kun maan arvoa ei oteta huomioon. Puolet summasta muodostuu asuntoinvestoinneista.

Tärkein vasta-argumentti aluepolitiikan harjoittamiselle on ollut se, että tuotannon alueellinen hajautuminen aiheuttaa erityisesti kuljetuskustannusten nousun ja kasautumis- eli agglomeraatioetujen menetyksen vuoksi kansantaloudelle reaalikustannuksia (Eskelinen 1989). Teoreettiset tehokkuusperiaatteet eivät kuitenkaan olen ensisijaisesti ohjanneet aluepolitiikkaa, vaan taustalla ovat olleet yleiset yhteiskuntapoliittiset tavoitteet, kuten koko maan asuttuna pitäminen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus.

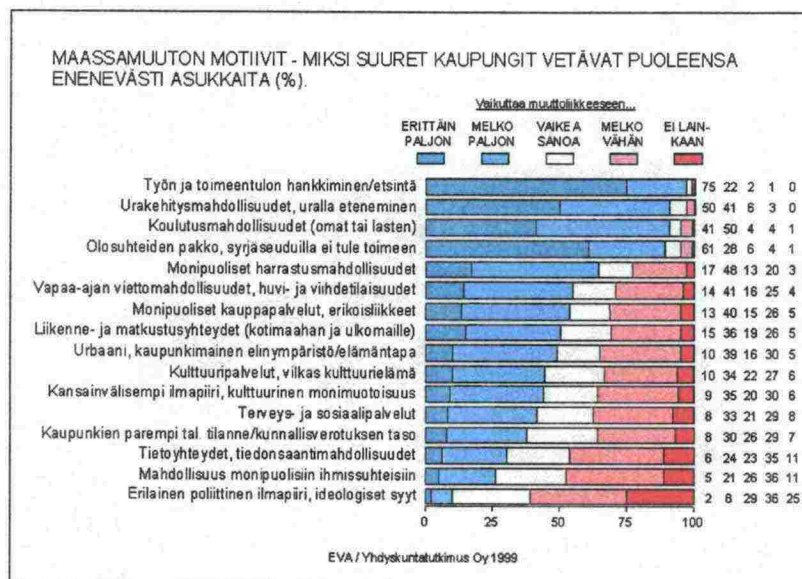
5.1.3 Aluerakenteeseen vaikuttaminen

Vaikka kansalaisten hyvinvointi muodostuu lukemattomista eri tekijöistä, voidaan työllisyyttä pitää tärkeimpänä alueiden hyvinvointieroja selittävänä tekijänä. Työttömyys merkitsee alueellisten resurssien vajaakäyttöä ja aiheuttaa suorien taloudellisten menetysten lisäksi epäsuoria sosiaalisia kustannuksia. Korkeasta työttömyysasteesta seuraa myös keskimääräistä alempi alueellinen bruttokansantuote ja tulonmuodostus. Lisäksi rakenteellinen² työttömyys heikentää alueiden väestökehitystä työttömien ja parempia työpaikkoja etsivien muuttaessa kasvukeskuksiin. EVA:n 1990-luvun muuttoliikkeen syitä selvittävässä asennetutkimuksessa merkittävien syy muuttamiseen oli juuri halu löytää hyvä työpaikka, mutta erittäin paljon merkitystä oli myös urakehitystekijöillä, koulutusmahdollisuuksilla ja syrjäseutujen olosuhteilla (ks. kuvio 27).

Kangasharjun et al (1999b) mukaan työvoiman alueellista kohtaantoa voidaan parantaa joko luomalla työpaikkoja korkean työttömyyden alueelle (aluepolitiikka) tai kannustamalla työttömiä muuttamaan korkean työttömyyden alueilta alhaisen työttömyyden alueille. Jälkimmäinen on kuitenkin vaikeaa, koska työvoimaan kuuluvat muuttajat ovat useammin työllisiä kuin työttömiä. Työttömyyden aleneminen muuttotappioalueilla edellyttääkin alueen työttömien työllistämistä työllisten muuttaessa pois.

² Rakenteellista työttömyyttä syntyy kun työvoiman taidot ja sijainti eivät vastaa työnantajien vaatimuksia ja työpaikkojen sijaintia.

KUVIO 27. Maassamuuton motiivit.



Lähde: EVA (1999).

Alueelliset työttömyyserot eivät ole heijastuneet yhtä voimakkaasti alueellisiin tuloeroihin, jotka ovat Suomessa sosiaalipolitiikan vaikutuksesta kansainvälisesti vertaillen pieniä. Kangasharju et al (1999b) toteavat kuitenkin hyvän palkanmaksukyvyn omaavan tuotantotoiminnan olevan tärkeää, koska se houkuttelee dynaamisinta (yritteliästä, osaavaa) väestöä säilymään alueella ja/tai tulemaan sinne. Korkean työllisyysasteen ohella korkea arvonlisäys työllistä kohden auttaa alueellisten erojen kaventamisessa.

Aluerakenteeseen vaikuttamista ei kuitenkaan tule ymmärtää suppeasti työpaikkojen luomiseksi. Aluerakenteeseen tulee vaikuttaa myös elinkeinorakennetta laajentavilla ja arvonlisäystä kasvattavilla toimenpiteillä. Tässä työssä arvioidaan kuitenkin lähinnä kanavahankkeiden vaikutuksia tuotantotoimintaan ja sitä kautta työllisyyteen, koska kanavahankkeiden aluerakenteelliset vaikutukset tulevat lähinnä tätä kautta.

5.1.4 Aluepolitiikan toteuttaminen

Kansallista aluepolitiikkaa ohjaa vuonna 1994 voimaan astunut laki alueiden kehittämisestä (1135/93) sekä sitä täydentävä asetus (1315/1993). Lain ja asetuksen tavoitteena on edistää alueiden omaehtoista kehittämistä ja alueellisesti tasapainoista kehitystä. Omaehtoisen kehittämisen tavoite on uusi, sen sijaan pyrkimys alueellisen kehityksen tasapainoisuuteen on ollut lainsäädännössä jo vuodesta 1975 lähtien. Tavoitteeseen pyritään ohjelmaperusteisen aluepolitiikan avulla sekä porrastamalla aluepoliittisia yritystukia kansallisen tukialuejaon mukaan.

Euroopan unionin aluepolitiikan perusteet ovat unionin perustamissopimuksessa, jonne sisältyy taloudellisen ja sosiaalisen koheesion eli yhteenkuuluvuuden periaate, jonka mukaan alueiden välisiä kehityseroja pyritään vähentämään. EU:n aluepolitiikan tavoitteena on vahvistaa taloudellista ja sosiaalista yhtenäisyyttä EU:n alueella, vähentää alueellisia kehityseroja sekä tukea heikoimmin kehittyneitä alueita. EU:n aluepolitiikka kohdistuu vahvasti pk-yritysten toimintaedellytysten kohentamiseen ja tuotannollisten työpaikkojen synnyttämiseen. Kehittämisessä korostetaan alueiden omaehtoisuutta ja omatoimisuutta.

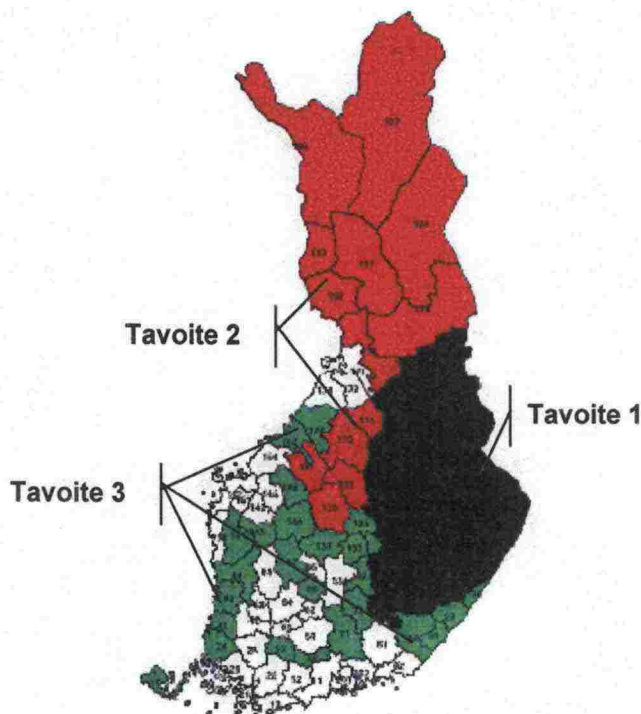
Euroopan unionin aluepolitiikan voidaan sanoa ohjaavan kansallista aluepolitiikkaa. Kansallinen aluepolitiikka on rakennettu EU:n rakennerahasto-ohjelmien ympärille ja EU-rahoituksen saaminen edellyttää aina kansallista vastinrahoitusta. Vaikka EU:n aluepolitiikka ohjaa kansallista aluepolitiikka, se ei kuitenkaan tee tätä tarpeettomaksi. Rahamääräisesti kansallinen aluepolitiikka on edelleen tärkeämpää. EU:n aluepolitiikka on kuitenkin siirtänyt painopisteen aluepoliittisesta suunnittelusta ohjelmaperusteiseen alueelliseen kehittämiseen.

Aluepolitiikkaa toteuttavien ohjelmien perusta on maakuntaliittojen johdolla laadituissa alueellisissa kehittämisohjelmissa ja niiden perusteella kootuissa toimenpidekokonaisuuksissa. Ohjelmien laatimiseen osallistuvat myös alueen kunnat, valtion aluehallintoviranomaiset sekä muut mahdolliset intressitahot. Ohjelmien perusteella laaditaan sisäasiainministeriön johdolla kansalliset ohjelmakokonaisuudet, jotka valtioneuvosto hyväksyy ennen lopullisen hyväksynnän hakemista EU:lta. Tavoiteohjelmat toteutuvat hankkeina, joista päätetään yleensä alueilla eri hallinnonalojen aluehallintoyksiköissä. Jos hanke on valtakunnallisesti merkittävä, tai jos päätöksentekoa ei voida delegoida aluehallintoon, päätetään siitä keskushallinnossa.

Vuonna 2000 alkavalla uudella ohjelmakaudella EU:n tavoiteohjelmien määrää on vähennetty kuudesta kolmeen. Uudet tavoiteohjelmat ja niiden tavoitteet ovat seuraavat:

- Tavoite 1 –ohjelma: kehityksestä jälkeen jääneiden alueiden tukeminen,
- Tavoite 2 –ohjelma: taloudellisia ja sosiaalisia uudistuksia tarvitsevien sekä rakenteellisissa vaikeuksissa olevien maaseutu- ja kaupunkialueiden tukeminen ja
- Tavoite 3 –ohjelma: inhimillisten voimavarojen kehittäminen ja sosiaalisen syrjäytymisen ehkäiseminen.

KUVIO 28. Kansalliset tukialueet 2000 – 2006.



Lähde: Sisäasiainministeriö.

Ohjelmien kohdealueet on määritelty tilastollisin kriteerein ja tavoitealueilla asuu 42 % Suomen väestöstä. Ohjelmista Tavoite 1 –ohjelma on markkamääräisesti tärkein ja sen piiriin kuuluu 13,4 % väestöstä. Ohjelman merkitystä tässä työssä korostaa myös se, että vaikutusalueen maakunnista Etelä-Savo, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo kuuluvat sen piiriin (ks. kuvio 28).

5.1.5 Alueellisen kehittämisen rahoitus

Alueellisen kehittämisen rahoitus perustuu EU:n yhteisestä budjetista saatavaan ns. rakennerahastotukeen ja kansalliseen tukeen. Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) on tärkein rakennerahasto, jonka nimenomaisena tehtävänä on yhteisön alueellisten kehityserojen vähentäminen. Sen toimenpiteet suunnataan pääasiassa tuotannollisten investointien lisäämiseen ja infrastruktuurin tason parantamiseen sekä työllistävän kehityksen aikaansaamiseen ongelmallisimmilla alueilla. Lisäksi EU-rahoitusta suunnataan muiden rakennerahasto-ohjelmien, yhteisöaloitteiden ja pilottiprojektien toteuttamiseen.

Additionaliteetti- eli lisäysperiaatteen mukaan EU-tukea ei saa käyttää korvaamaan kansallista tukea vaan sitä käytetään kansallisen tuen lisänä. Kansallisesta rahoituksesta huolehtivat eri ministeriöt, kunnat, yritykset ja muut yksityiset tahot. Valtion talousarviossa kansalliset rahoitusosuudet on budjetoitu niille ministeriöille, joiden toimialaan toimenpiteiden toteuttaminen kuuluu. Samoin EU-tuki osoitetaan rakennerahastojen vastuuministeriöistä näille ministeriöille.

Valtion vuoden 1999 talousarviossa aluekehitysrahoiksi oli nimetty kokonaan tai osittain 29 momenttia, yhteensä noin 9 miljardia markkaa. Sisäasiainministeriön mukaan summasta varsinaisia aluekehitysrahoja on noin 4,6 miljardia markkaa. Liikenneministeriön hallinnonalalla oli aluekehittämislain 6 §:n mukaisia aluekehitysrahoja viidellä momentilla: perustienpito, saaristoliikenteen avustaminen, valtionapu eräiden lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon sekä joukkoliikennepalvelujen osto ja kehittäminen.

Soininen (1999) pitää nykyistä aluekehittämisrahojen määrittelyä liian tiukkana. Hän toteaa, että Valtion talousarvioletyksen yleisperustelujen alue- ja rakennepolitiikan osaa tulisi kehittää siten, että koko alueellisen kehittämisen rahoitus otettaisiin huomioon. Selvityksessä Soininen määrittelee alueellisen kehittämisen rahoituksen seuraavasti:

Alueellisen kehittämisen rahoituksella tarkoitetaan kaikkea sitä valtion talousarvion rahoitusta, joka on tärkeää alueellisen kehittämisen kannalta. Tämä rahoitus pitää sisällään ohjelmaperusteisen rahoituksen lisäksi myös muun rahoituksen, jolla on vaikutusta alueelliseen kehittämiseen (s. 3).

Näin määriteltynä alueellisen kehittämisen rahoitukseksi vuonna 1997 saadaan 35,2 miljardia markkaa yhteensä 100:lle momentille nimettynä. Summa pitää sisällään myös valtion talousarvion menopuolelle budjetoidut kansalliset EU:n rakennerahastovarot. Taulukossa 2 on esitetty määrärahojen jakautuminen eri hallinnonaloille.

TAULUKKO 2. Alueellisen kehittämisen rahoitus vuonna 1997.

Hallinnonala	Alueellisen kehittämisen rahoitus (Mmk)	Osuus alueellisen kehittämisen rahoituksesta	EU-rahoituksen kansallinen vastinosa	Osuus EU-rahoituksen kansallisesta vastinosasta
Oikeusministeriö	55	0,2 %	0	0 %
Sisäministeriö	154	0,7 %	78	33,6 %
Puolustusministeriö	299	0,9 %	0	0 %
Valtiovarainministeriö	820	2,4 %	0	0 %
Opetusministeriö	6 695	20,4 %	209	3,0 %
Maa- ja metsätalousministeriö	920	3,8 %	375	29,0 %
Liikenneministeriö	6 311	18,7 %	45	0,7 %
Kauppa- ja teollisuusministeriö	3 025	10,0 %	456	13,5 %
Sosiaali- ja terveysministeriö	1 465	4,4 %	18	1,2 %
Työministeriö	11 700	36,6 %	711	5,7 %
Ympäristöministeriö	647	2,0 %	21	3,1 %
Yhteensä	33 576	100,0 %	1 913	100,0 %

Lähde: Soininen (1999).

Soinisen määrittely on kiistanalainen ja osoittaa alueellisen kehittämismäärärahojen määrittämisen vaikeuden. Soininen on laskenut alueellisen kehittämisen määrärahoihin mm. tienpidon ja teiden kehittämisen menot. Näin määriteltynä alueellisessa kehittämisessä ei selvästikään ole kyse samasta asiasta kuin tavoitteellisessa ja läpinäkyvässä aluepolitiikassa. Taulukko 2 osoittaa liikenneministeriön hallinnonalan osuuden aluekehittämisrahoista olevan 18 %, mutta EU-rahoituksen kansallisen vastinosa vain 0,7 % kaikkien hallinnonalojen rahoituksesta. Osuuksista vain jälkimmäisen takana on ensisijaisesti aluepoliittiset perustelut. Sen sijaan aluekehittämisrahoiksi tulkitusta muusta liikenneministeriön rahoituksesta vain pieni osa voitaneen perustella tavoitteellisella ja läpinäkyvällä aluepolitiikalla. Tästä huolimatta sillä on tärkeä vaikutus alueiden kehitykseen.

Tavoite 1 –ohjelmassa EU-tuen ja kansallisen tuen kokonaismääräksi on esitetty 3,7 miljardia markkaa vuosina 2000 – 2006. Summasta 521 Mmk on osoitettu infrastruktuurin ja rakenteiden kehittämiseen. Tästä vain osa käytetään liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen, joka kuuluu sisäisten ja ulkoisten yhteysverkkojen kehittämisen toimenpidekokonaisuuteen, jonka tavoitteet ovat seuraavat:

- alueellista kilpailukykyä, alueen elinkeinoelämän kehittämisedellytyksiä ja uusien yritysten sijoittumismahdollisuuksia parantavat toimenpiteet,
- väestön liikkumismahdollisuuksien edistäminen ja
- liikennejärjestelmien toimivuuden ja eri liikennemuotojen toimintaedellytysten parantaminen.

Järvi-Suomen kanavahankkeiden osalta rakennerahastovarojen käyttö esimerkiksi Tavoite 1 –ohjelman puitteissa on vaikeaa, koska kotimainen rahoitusosuus huomioon ottaen ohjelmassa on käytettävissä vain noin 290 Mmk sisäisten ja ulkoisten yhdysverkkojen kehittämiseen vuosina 2000 - 2006, ja tästäkin osa kohdistuu Kainuulle, jolla ei juurikaan ole intressejä sisävesiliikenteen kehittämiseen. Tuki pitää myös kohdistaa ensisijaisesti omalle alueelle, joten maakuntien rajat ylittävien yhteishankkeiden toteuttaminen on vaikeaa. Kanavahankkeiden osalta vaikutusalueen maakuntaliitot ovat käyttäneet rakennerahastotukia lähinnä kanavahankkeiden suunnittelun ja toteuttamisen edistämiseen. Pohjois-Savon tavoitteena on kuitenkin käyttää rakennerahastotukea Savon kanavan rakentamiseen tulevalle ohjelmakaudella.

Kanavahankkeiden osalta rakentamiskustannuksiin voidaankin saada lähinnä yleiseurooppalaisten liikenneverkkojen kehittämiseen suunnattua TEN-rahoitusta, mutta senkin suuruus on maksimissaan 10 % kustannuksista.

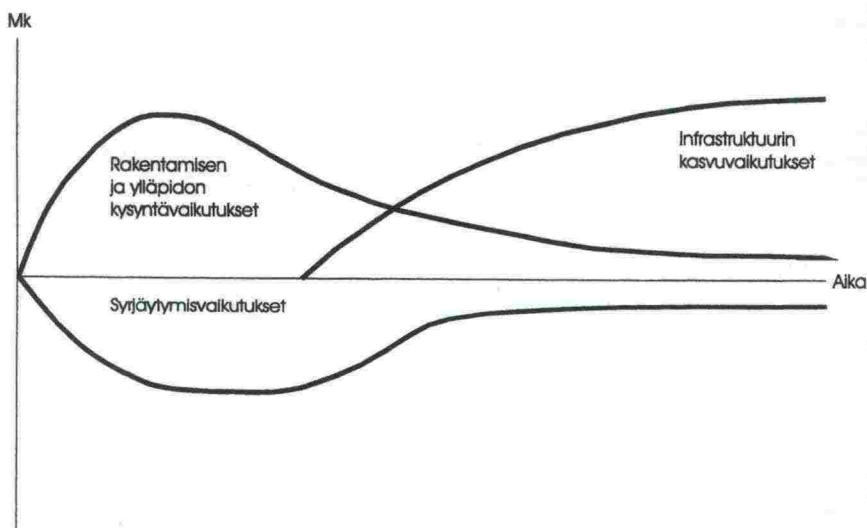
Selvityksen yhteydessä tehdyissä haastatteluissa todettiin EU:n rakennerahastorahojen voivan olla myös rasite, koska valtio saattaa jättää toteuttamatta hankkeita vedoten EU:lta saatuun rahan. Maksettu tuki on synnyttänyt yleisen väärinkäsityksen siitä, että EU:n tukirahoilla voidaan rakentaa vaikka mitä. Valtaosan tuesta todettiin myös kohdistuneen sinne, missä on muutoinkin parhaat kasvuedellytykset. Käytännössä nämä kohdealueet ovat korkeakoulukampungeja.

5.2 KANAVAHANKKEET ALUEPOLITIIKAN TOTEUTTAJINA

5.2.1 Liikenneinvestointien vaikutukset taloudelliseen kasvuun

Hjerppe ja Kemppi (1998) ovat käsitelleet liikenneinvestointien tuottavuusvaikutuksia. Kuviossa 29 liikenneinvestointien vaikutukset on jaettu suoriin vaikutuksiin, tuottavuusvaikutuksiin, kulutusvaikutuksiin ja syrjäytymisvaikutukseen. Suoria vaikutuksia ovat välittömät rakentamisvaiheeseen ajoittuvat ja rakentamisalaan kohdistuvat vaikutukset. Suoria vaikutuksia aiheutuu myös hankkeen ylläpidosta ja rakentamisen kerrannaisvaikutuksista muille talouden toimialoille. Liikennehankkeiden suorat vaikutukset ovat lyhyen aikavälin vaikutuksia.

KUVIO 29. Liikenneinfrastruktuurin taloudelliset vaikutukset.



Lähde: Hjerppe ja Kemppi/Niskanen (1998).

Kuljetustaloudellisia säästöjä tuovien liikenneinvestointien käytön myötä yritysten kuljetuskustannukset laskevat ja tästä seuraa tuottavuuden nousu. Vastaavasti liikenneinvestoinnit voivat tuoda kotitalouksille säästöjä ja tästä seuraa positiivinen kulutusvaikutus. Kasvuvaiikutukset voivat jäädä myös saamatta, jos ns. syrjäytymisvaikutuksen myötä muita kannattavampia investointeja jää toteutumatta. Tuottavuus- ja kulutusvaikutus ovat pitkän aikavälin vaikutuksia, mutta syrjäytymisvaikutus on pääasiassa lyhyen aikavälin vaikutus.

Liikenneinvestointeja perusteltaessa lähinnä pitkän aikavälin vaikutuksilla on merkitystä, koska lyhyellä aikavälillä konkretisoituvat rakentamisen aikaiset vaikutukset olisivat periaatteessa saavutettavissa sijoittamalla samat resurssit kannattamattomaan hankkeeseen. Ensisijaisesti

teollisuuden kuljetuksia palvelevien kanavahankkeiden kohdalla on siis oleellista keskittyä hankkeiden tuottavuus/kasvuvaikutusten analyysiin. Tässäkin mielenkiinto suuntautuu kuljetuspalvelujen tuottajille kohdistuvasta tuottavuusvaikutuksesta seuraavan rahtihintojen aleneman teollisuudelle aiheuttamaan ns. ”toisen vaiheen tuottavuushyötyyn” ja hankkeiden synnyttämään matkailuelinkeinon tuotannon kasvuun. Näistä seuraa positiivinen vaikutus ainakin kokonaistuotantoon, mutta mahdollisesti myös työllisyyteen.

Buttonin (1998) mukaan tuotantokustannuksia laskevista infrastruktuuri-investoinneista seuraa kilpailullisilla markkinoilla hintojen aleneminen. Tämä kasvattaa kysyntää ja johtaa tuotannon lisääntymiseen, mistä edelleen seuraa työvoiman käytön kasvu. Työllistävän vaikutuksen suuruus riippuu kysynnän hintajoustosta ja työvoimapanoksen osuudesta tuotannossa; näiden ollessa suuria voidaan hankkeen työllistävän vaikutuksen olettaa olevan korkea. Koska julkisen infrastruktuurin merkitys eri sektoreiden tuotannossa vaihtelee, laskevat eri sektoreiden tuotantokustannukset eri suhteissa.

Toisaalta infrastruktuuri-investoinnit voivat korvata tai täydentää muita tuotannossa käytettyjä panoksia. Kasvattamalla julkista infrastruktuuria sama tuotos voidaan saavuttaa vähemmällä määrällä yksityisiä panoksia. Tästä seuraa yksityisen pääoman ja työvoimapanoksen väheneminen. Buttonin mukaan juuri liikennesektorilla on tyypillistä se, että julkiset investoinnit johtavat entistä pääomavaltaisempaan tuotantoon. Esimerkiksi kanavaa laajennettaessa voidaan käyttää entistä suurempaa alusta, jolloin työvoimapanoksen suhteellinen osuus laskee.

Buttonin (1998) mukaan talousteorია ja Euroopassa yleisesti vallitseva käsitys infrastruktuuri-investointien merkittävästä vaikutuksesta työllisyyteen ovat ristiriidassa. Syynä tähän voi olla se, että infrastruktuuri-investoinnit johtavat taloudellisen aktiviteetin kasvuun hankkeiden välittömässä ympäristössä, vaikka alueelliset tai kokonaistaloudelliset vaikutukset ovat vähäisiä.

Liikennehankkeiden yhteiskuntataloudellista kannattavuutta arvioitaessa liikenneinvestointien vaikutuksia tulee tarkastella ensisijaisesti koko kansantalouden tasolla. Liikenneinvestointien vaikutukset eivät kuitenkaan kohdistu tasaisesti koko kansantalouteen. Jos tietylle alueelle suuntautuva kasvu tukee asetettuja aluepoliittisia tavoitteita, ovat tuetulla alueella saadut tuottavuusvaikutukset arvokkaampia kuin vaurilla alueilla aikaansaadut vastaavat vaikutukset.

Liikenneinvestointien vaikutusten alueellisen kohdistumisen arvioinnissa paras menetelmä olisi alueellisen panos-tuotosmallin soveltaminen. Tilastokeskus kehittää parhaillaan tällaista mallia, mutta se valmistuu vasta vuoden 2000 aikana. Mallilla olisi mahdollista mm. selvittää, kuinka paljon alueen yhden toimialan kysynnän lisäys kasvattaa alueen muiden toimialojen kysyntää ja kuinka suuri osa kasvusta kohdistuu muille alueille. Lähtötietona tulisi olla arvio siitä, kuinka suuren tuotannon lisäyksen kanavahankkeiden tuomat säästöt aiheuttavat eri toimialoilla.

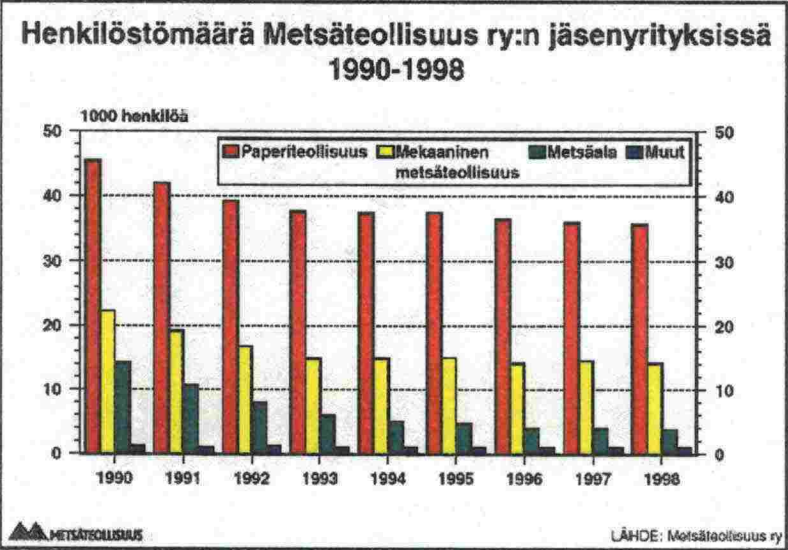
5.2.2 Kanavahankkeiden kasvuvaikutukset vaikutusalueen teollisuudessa

Järvi-Suomen kanavahankkeiden suorat kasvuvaikutukset kohdistuvat kuljetuspalvelujen tuottajiin. Tässä työssä ei kuitenkaan olla kiinnostuneita kuljetuspalvelujen tuottajiin kohdistuvista vaikutuksista, koska niillä ei ole merkitystä vaikutusalueen aluerakenteen näkökulmasta. Sen sijaan ollaan kiinnostuneita rahtihintojen alentumisen vaikutuksista teollisuuteen ja etenkin metsäteollisuuteen. Viimekädessä tarkasteltavina ovat tätä kautta syntyvät aluera-

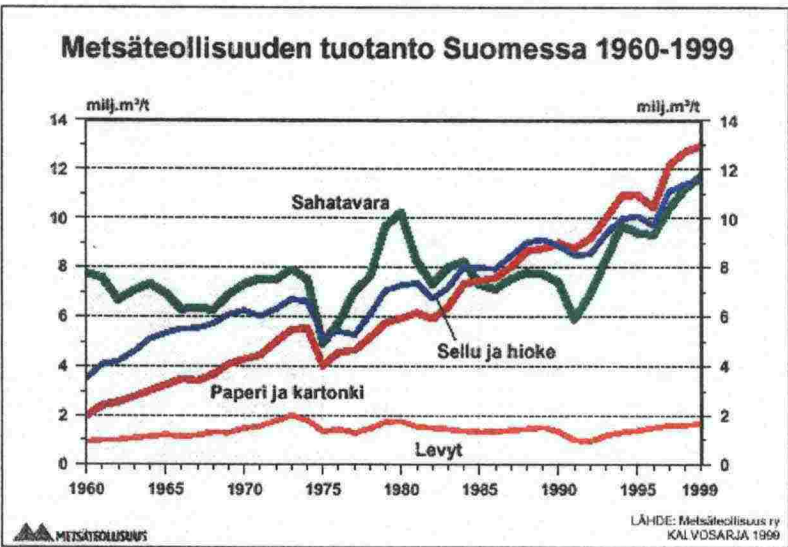
kenteelliset vaikutukset, joista tärkein on uusien työpaikkojen syntyminen vaikutusalueelle. Tämä taas riippuu työvoimapanoksen osuudesta tuotannossa sekä tuottavuusvaikutuksen suuruudesta.

Metsäteollisuuden kysynnän lisäyksen työllistävästä vaikutuksesta antaa viitteitä Tilastokeskuksen vuoden 1992 valtakunnallinen panos-tuotos –malli. Tietoihin tulee kuitenkin suhtautua varauksella, koska hintatason ja tuottavuuden muutosten vaikutuksesta taulujen tiedot ovat vanhentuneita. Panos-tuotos -taulujen mukaan 1 Mmk kysynnän lisäys johtaa kerrannaisvaikutuksineen 4,0 uuden työpaikan syntyyn puutavaran valmistuksessa ja 2,7 uuden työpaikan syntyyn massan ja paperitarvikkeiden valmistuksessa. Vaikka metsäteollisuuden tuotanto on kasvanut voimakkaasti 1990 luvun alun jälkeen, samana ajanjaksona henkilöstön määrä on vähentynyt selvästi (ks. kuvio 30 ja 31). Kun ottaa huomioon metsäteollisuuden tuottavuuden paranemisen, on selvää että vuoden 1992 panos-tuotos -tiedot liioittelevat kysynnän lisäyksen työllistävää vaikutusta.

KUVIO 30. Metsäteollisuuden henkilöstömäärä vuosina 1990 – 1998.



KUVIO 31. Metsäteollisuuden tuotanto Suomessa 1960 – 1999.

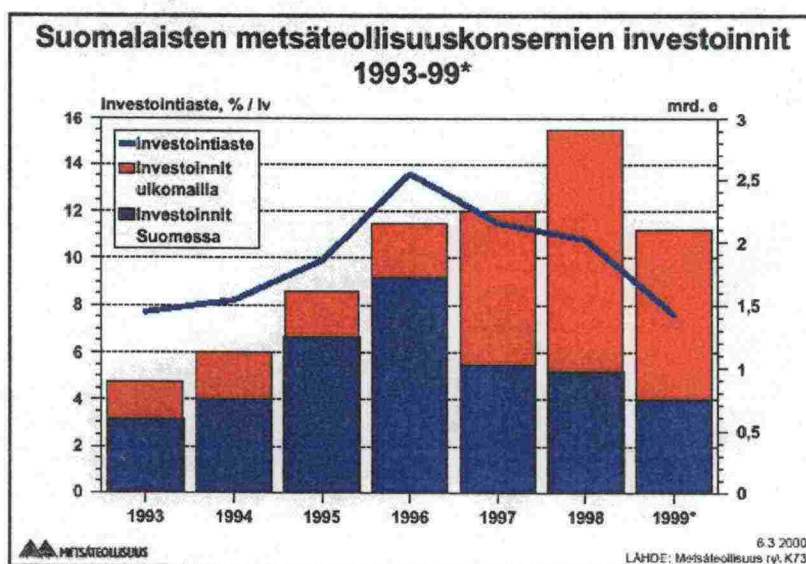


Metsäteollisuuden tuotannon kasvun työllistävä vaikutus ei olekaan välttämättä kovin merkittävä. Rantala (1999) toteaa, että työvoiman kysynnän välitön jousto tuotannon määrän suhteen on vähäinen pääomavaltaisilla prosessituotantoaloilla, kuten paperiteollisuudessa. Teollisuudessa kolmen prosentin tuotannon määrän kasvu ei riitä työvoiman lisääntymiseen, vaan siitä seuraa työvoiman supistuminen noin 2 %:lla.

Kanavahankkeiden metsäteollisuuteen kohdistuvan tuottavuusvaikutuksen arvioimisessa tarvitaan tietoa kuljetuspanoksen osuudesta tuotannossa. Panos-tuotos –taulukon perusteella muilta ostettujen kuljetus- ja varastointipalvelujen osuus kaikista tuotannossa käytettyjen panosten arvosta oli puutavaran ja puutuotteiden valmistuksessa 9 % sekä massan, paperin ja paperituotteiden valmistuksessa 5 %.³ Koska kemiallisen metsäteollisuuden paino on mekaanista metsäteollisuutta suurempi vaikutusalueen kuljetuksissa, voidaan panos-tuotos –tietoihin perustuen olettaa metsäteollisuuden ostamien kuljetus- ja varastointipalvelujen muodostavan noin 6 % alueen metsäteollisuuden käyttämistä panoksista. Ulkopuolisilta ostetut kuljetus- ja varastointipalvelut on siis tärkeä, muttei kriittinen kustannustekijä metsäteollisuudessa.

Kanavahankkeista tehtyjen kuljetustaloudellisten selvitysten mukaan Saimaan kanavan laajentaminen tuottaa noin 58 Mmk ja Kymijoen - Mäntyharjun kanavapari noin 28 Mmk vuotuiset kuljetuskustannussäästöt. Nykyisen Saimaan kanavan kuljetusten vuosikustannukset olisivat noin 630 Mmk viidentenä vuotena kanavien käyttöönotosta (2014), joten prosentuaaliset kuljetuskustannussäästöt kysynnän muutoksella korjattuun nykytilaan ovat ensin mainitussa hankkeessa 9 % ja jälkimmäisessä hankkeessa 4 %. Ottaen huomioon ostettujen kuljetus- ja varastointipalvelujen osuuden tuotantokustannuksista, saavutetuilla kuljetuskustannussäästöillä saattaisi siis olla Saimaan kanavan laajentamisen tapauksessa noin 0,5 % ja Kymijoen – Mäntyharjun kanavaparin tapauksessa 0,2 % vaikutus metsäteollisuuden tuotantokustannuksiin. Esitetty arvio on kuitenkin suuntaa-antava panos-tuotos –tietojen vanhentumisen takia.

KUVIO 32. Suomalaisen metsäteollisuuskonsernien investoinnit 1993 - 1999.



Lähde: Metsäteollisuus ry.

³ Erään vaikutusalueella toimivan metsäteollisuusyhtiön mukaan kuljetuskustannukset saattavat muodostaa jopa 20 % tuotantokustannuksista. Tällöin Saimaan kanavaa laajentamalla saavutettaisiin maksimissaan 1,8 % säästö tuotantokustannuksissa. Vaikka säästö on merkittävä, se tuskin muuttaa esitettyä arviota säästöjen vaikutuksesta alueelle kohdistuviin investointeihin.

Vaikka metsäteollisuus toimii erittäin kilpailluilla markkinoilla, ja hinnan alennuksilla on merkittävä toimialatason kysyntävaikutus, kanavahankkeiden aikaansaamat tuottavuusvaikutukset tuskin juurikaan vaikuttavat vaikutusalueen aluerakenteeseen. Aluerakenteen kehityksen kannalta tärkeät uudet työpaikat vaatisivat uusia investointeja, mutta syntyneet säästöt ovat riittämättömät niiden perusteleamiseen. Metsäteollisuuden kotimaiset investoinnit ovat myös vähentyneet 1990-luvun lopussa ja kasvua on haettu ulkomaisista investoinneista lisäämällä (ks. kuvio 32). Metsäteollisuuden investointiaste on myös pudonnut 1990-luvun puolivälin jälkeisestä 14 %:sta hieman yli 7 %:iin.

Yhteenvedona voidaan todeta, että kanavahankkeet eivät aiheuta merkittäviä alueen teollisuuden tuottavuuden lisääntymisen kautta kanavoituvia aluerakenteellisia vaikutuksia, koska hankkeen tuottamat kuljetustaloudelliset säästöt eivät riitä tuotantotoiminnan laajentamiseen. Kanavahankkeet voivatkin lähinnä auttaa alueen teollisuuden nykyisten työpaikkojen säilyttämisessä. Kanavahankkeita keskenään vertailtaessa Saimaan kanavan laajentamisen voidaan olettaa hyödyttävän teollisuutta enemmän kuin Kymijoen – Mäntyharjun kanavaparin rakentamisen. Kuljetuskustannusten alenemisesta seuraavan hyödyn osalta on myös syytä huomata, että hyödystä yli kolmannes kohdistuu Stora-Ensolle. Alueen toinen merkittävä metsäteollisuusyritys UPM-Kymmene katsookin alueen muun liikenneinfrastruktuurin kehittämisen kannan kehittämistä tärkeämmäksi.

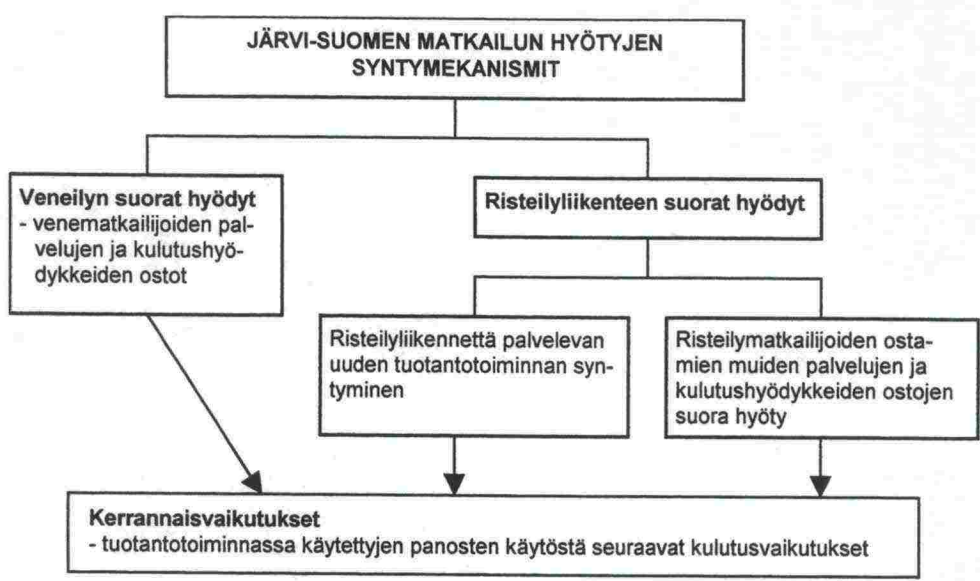
5.2.3 Kanavahankkeiden kasvuvaikutukset matkailuelinkeinossa

Matkailuelinkeinolle Kymijoen – Mäntyharjun kanavapari toisi selvästi enemmän lisäarvoa kuin jo olemassa olevan Saimaan kanavan kehittäminen. Mäntyharjun kanavan rakentaminen yhdistäisi kaksi suurta vesistöaluetta ja loisi mahdollisuuksia uusien huvivene- ja risteilyreittien kehittämiseen koko Järvi-Suomen alueelle ja lisäisi siten veneilijä- ja matkustajapotentialiaa. Mäntyharjun kanavan toteuttaminen yhdistettynä mahdolliseen Savon kanavan toteuttamiseen mahdollistaisi Järvi-Suomen ”rengasreitin” toteuttamisen kahden vesistöalueen välille, mikä lisäisi Järvi-Suomen houkuttelevuutta huviveneily- ja risteilykohteena.

Järvi-Suomen matkailun kehittäminen lisää vaikutusalueen tuotantotoimintaa suorien ja epäsuorien vaikutusten kautta. Veneily- ja risteilymatkailussa syntyy suoria kulutusvaikutuksia matkailijoiden ostaessa palveluja ja kulutushyödykkeitä. Kyse on siis matkailijoiden alueelle jättämisestä markoista. Tämän lisäksi risteilymatkailun laajeneminen synnyttää uutta tuotantotoimintaa, koska risteilypalvelujen lisäksi kokonaisvaltainen Järvi-Suomen matkailukonsepti vaatii tuekseen joukon vesistöjen rannoilla tuotettuja oheispalveluja (esimerkiksi risteilyjen pysähtymispaikkojen matkailukohteet). Järvi-Suomen kanavahankkeiden matkailullista merkitystä arvioitaessa risteilymatkailua voittaneen pitää venematkailun kehittämistä potentiaalisempana kasvutekijänä. Veneilymatkailu tuskin saavuttaa kanavahankkeiden ansiosta volyymin, joka synnyttäisi merkittävässä määrin uutta yritystoimintaa, vaan sen voidaan olettaa lähinnä vaikuttavan nykyisten palvelujen kysyntää.

Suorien vaikutusten lisäksi veneily- ja risteilymatkailu synnyttää epäsuoria kulutusvaikutuksia, joita ovat matkailupalvelujen tuottamisessa käytettyjen välipanosten ostamisen kerrannaisvaikutukset. Risteilymatkailun osalta myös kerrannaisvaikutukset olisivat suuremmat, koska suorien hyötyjen voidaan olettaa olevan veneilymatkailua suuremmat. Kuviossa 33 on esitetty Järvi-Suomen matkailun taloudellisten vaikutusten syntymekanismit.

KUVIO 33. Järvi-Suomen matkailun taloudellisten vaikutusten syntymekanismit.



LTT (1990) on selvittänyt matkailuinvestointien kansan- ja julkistaloudellisia vaikutuksia. Menetelmänä on käytetty Oulun yliopiston FMS-mallia. Selvityksen mukaan 10 Mmk lisäinvestointi saa aikaan 9 – 13 Mmk:n bruttokansantuotteen lisäyksen. Matkailuinvestointien käyttövaiheessa 5 Mmk:n liikevaihdon lisäys kasvattaa bruttokansantuotetta lähes 16 Mmk vuodessa. Koska matkailu on palveluelinkeino, on investoinneilla myös merkittävä työllistävä vaikutus. Tilastokeskuksen vuoden 1992 panos-tuotos –taulujen toimialaluokituksella veneily- ja risteilymatkailun lisääntymisen voidaan olettaa vaikuttavan lähinnä majoituksen- ja ravitsemuksen, kaupan sekä kuljetusten ja varastoinnin toimialoihin. Kullakin toimialalla tapahtunut 1 Mmk:n kysynnän lisäys johtaa majoituksessa ja ravitsemuksessa 5,3, kaupassa 5,2 ja kuljetuksessa ja varastoinnissa 3,5 uuden työpaikan syntymiseen. Molempien julkaisujen luvut pitävät sisällään sekä suorat että kerrannaisvaikutukset.

TAULUKKO 3. Majoitus- ja ravitsemusalan tuotannon lisääntymisen suoran ja kerrannaisen työllistävän vaikutuksen kohdentuminen eri toimialoille.

Toimiala	%osuus työllisten lisääntymisestä		
	Majoitus- ja ravitsemus	Kauppa	Kuljetus- ja varastointi
Majoitus- ja ravitsemusala	52 %	1 %	1 %
Kauppa	5 %	78 %	9 %
Kuljetus- ja varastointi	1 %	5 %	73 %
Maatalous	19 %	1 %	1 %
Kiinteistö- ja liike-elämän palvelut	8 %	6 %	4 %
Muut toimialat	20 %	9 %	12 %

Lähde: Tilastokeskus 1996.

Taulukossa 3 on esitetty majoitus- ja ravitsemuksen, kaupan sekä kuljetuksen ja varastoinnin toimialojen kysynnän lisäyksen työllistävän vaikutuksen toimialoittainen kohdistuminen. Luonnollisesti kaikkien toimialojen kohdalla merkittävin on toimialan sisäinen vaikutus. Koska toimialan sisäinen vaikutus kohdistuu ensisijaisesti (kuljetusta ja varastointia lukuun ottamatta) sinne missä tuotantotoiminnan lisäys tapahtuu, kohdistuu majoitus- ja ravitsemusalan tuotannon lisäyksen työllistävä vaikutus tehokkaasti vaikutusalueen sisälle. Myös toimialojen

kysynnän lisäyksen kerrannaisvaikutusten kautta tapahtuva työllistävä vaikutus kohdistuu pitkälti vaikutusalueelle. Matkailun tuotannon lisääntymisestä seuraava kulutusvaikutus on kuitenkin pienempi kuin korkeamman arvonlisäyksen toimialoilla. Matkailun kehittämistä voidaan kuitenkin pitää tehokkaana tapana tukea aluerakenteen kehitystä.

Tilastokeskuksen (1999a) mukaan kanavahankkeiden vaikutusalueella sijaitsevien maakuntien yhteenlaskettu vapaa-ajanmatkojen määrä maksullisessa majoituksessa oli noin 740 000 vuonna 1998, mikä on noin neljäsosa koko maan vapaa-ajanmatkoista. Tarkasteltaessa eri maakuntien merkitystä matkailun kohdealueena voidaan todeta, että vaikutusalueella sijaitsevien yksittäisten maakuntien osuus vapaa-ajanmatkojen kohdealueena vaihtelee välillä 2 - 6 % koko maan vapaa-ajanmatkoista. Päijät-Hämeen, Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson osuus kohdemaakuntina oli pienin (2 - 3 %) ja Keski-Suomen osuus suurin (6 %). Keski-Suomen osuus matkailun kohdealueena on varsin merkittävä käsittäen noin puolet Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan yhteenlasketusta osuudesta. Suomen matkailun kehitys Oy (1997) on arvioinut matkailun tulo- ja työllisyysvaikutuksia Suomessa vuonna 1995. Selvitys on tehty vanhalla läänijaolla, mutta karkeasti arvioiden matkailu työllistävä vaikutus vaikutusalueella oli 12900 henkilötyövuotta sekä matkailun välitön liikevaihto 5,6 mrd markkaa ja välillinen liikevaihto 1,0 mrd markkaa. Välittömästi alueen vesistöön liittyvän matkailun osuudesta ei ole olemassa arvioita.

Nykyisen Saimaan kanavan matkailullinen merkitys tulee lähinnä risteilymatkailusta. Kanavan läpi kulkeneiden ja kanavalla risteilleiden matkustaja-alusten määrä on kasvanut noin 71 % ja niiden matkustajamäärä noin 80 % vuosina 1990 - 1998. Risteilyalusten kokonaismäärä Saimaan kanavalla oli 1685 ja risteilymatkustajien määrän noin 89000 vuonna 1998. Sen sijaan kanavan läpi kulkeneiden huviveneiden määrä oli vain 625 venettä ja niiden matkustajina oli 2400 henkeä.

Vertailtaessa Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin ja Saimaan kanavan kehittämisvaihtoehtoja toisiinsa, on selvä, että matkailun positiiviset vaikutukset ovat saavutettavissa lähinnä ensin mainitulla hankevaihtoehdolla. Saimaan kanavan laajentaminen mahdollistaisi suurempien risteilyalusten käytön, mutta se ei juuri loisi uusia mahdollisuuksia alueen matkailun kehittämiseen. Kanavan kautta tapahtuvaan matkailuun liittyy myös venäläisten yhteistyökykyyn liittyvä epävarmuus. Lisäksi kanavan risteilyliikenteen vaikutukset matkustustaseeseen lienevät negatiiviset, koska risteilyliikenne suuntautuu pääasiassa Viipuriin. Kymijoen - Mäntyharjun kanavapari sen sijaan laajentaisi ensisijaisesti Päijänteen alueen matkailumahdollisuuksia, mutta Savon kanavan toteutuessa myös Saimaan alueen matkailun kehittämismahdollisuuksia. Järvi-Suomen rengasreitti palvelisikin koko vaikutusalueen tarpeita.

Kanavahankkeiden yhteiskuntataloudellista kannattavuutta arvioitaessa matkailuelinkeinon kasvu on pitkälti maan sisäistä siirtymää, koska Järvi-Suomen matkailun lisäys on pois maan muun osien matkailusta. Kokonaistaloudellisten vaikutusten aikaansaaminen edellyttäisi ulkomaisten matkailijoiden määrän selvää kasvua. Tilanne on kuitenkin toinen, kun kysymystä tarkastellaan aluepoliittisesta näkökulmasta. Vaikka matkailu olisikin koko kansantalouden tasolla siirtymää alueiden välillä, tukee vaikutusalueen matkailun kehitys maan keskiarvoa heikommin kehittyneiden alueiden kehitystä. Se on siis aluepoliittisesti perusteltua yhteiskuntataloudellista hyötyä. Tässä selvityksessä ei kuitenkaan ole mahdollista arvioida tämän hyödyn suuruutta. Vaikka alueen matkailun lisäyksen rahamääräiset vaikutukset olisivat arvioitavissa, aluepoliittisen hyödyn painoarvon määrittäminen on päätöksentekijöiden tehtävä.

5.2.4 Kanavahankkeet vs. muut aluepolitiikan toteuttamiskeinot

Aluepolitiikkaa toteutetaan liikennepolitiikan lisäksi ainakin seuraavien sektoripolitiikkojen kautta:

- elinkeinopolitiikka,
- työvoimapolitiikka,
- koulutus-, tutkimus- ja kulttuuripolitiikka,
- sosiaali- ja terveystaloudelliset politiikat,
- ympäristöpolitiikka,
- maa- ja metsätaloudelliset politiikat sekä
- kaupunki- ja maaseututaloudelliset politiikat.

Eri politiikkojen tehokkuuden arviointi aluepolitiikan toteuttajana on vaikeaa. Keinojen tehokkuus myös vaihtelee eri alueiden erilaisten aluerakenteellisten ongelmien vuoksi. Kangasharju et al (1999b) toteavat historian kuitenkin osoittavan kasvutoimialojen ("nousevan aallon") tukemisen olevan tuloksekkaampaa kuin kypsien tai taantuvien alojen ylläpidon. Hyvä esimerkki tästä on Oulun seudun voimakas kasvu 1990-luvulla. Kasvun kannalta oleellinen julkisen vallan toimenpide on ollut Oulun yliopiston ja korkean teknologian osaamisen kehittämisen myötä luodut korkean arvonlisäyksen työpaikat. On selvä, että sisävesikuljetuksia kehittämällä ei tällaista kasvua tueta.

Vaikka aluepolitiikalla tuleekin ensisijaisesti hakea kasvua, tulee sen myös lieventää nykyisistä aluerakenteellisista heikkouksista aiheutuvia ongelmia. Tältä osin avainasemassa ovat työvoima- sekä sosiaali- ja terveystaloudelliset toimenpiteet, mutta myös liikennepolitiikalla on oma merkityksensä aluerakenteellisten ongelmien lieventämisessä. Esimerkiksi kanavahankkeet tukevat alueen metsäteollisuuden toimintaedellytyksiä ja omalta osaltaan vaikuttavat niiden alueella säilymiseen. Vastaava vaikutus on myös muilla vaikutusalueen liikenneverkon kehittämistoimenpiteillä. Vaikutusalueen teollisuuden puheenvuoroissa erityisesti alempiasteisen tieverkon kunnosta on kannettu huolta.

Luvussa 3.2.3 esitetyssä vaikutusalueen aluerakenteen nelikenttäänalyysissä liikenneinfrastruktuurissa olevia puutteita ei nähty merkittävänä aluerakenteellisenä ongelmana. Keskeisiä kehittämistavoitteita (korkean teknologian yritystoiminnan luominen, korkeakouluopetuksen kehittäminen, elinkeinorakenteen monipuolistaminen, alueen luonnonolosuhteiden hyväksikäytön lisääminen, metsäteollisuuden jalostusasteen nostaminen, matkailun kehittäminen ja pääkaupunkiseudun kasvun hyödyntäminen) kanavahankkeet eivät matkailun kehittämistä lukuun ottamatta juurikaan tue. Vaikka tässä työssä ei ole mahdollista asettaa eri sektoripolitiikkoja tehokkuusjärjestykseen, voidaan maakuntien kannanottojen ja esitettyjen näkökulmien perusteella olettaa esimerkiksi elinkeino- ja koulutuspoliittisten toimenpiteiden olevan liikenneinfrastruktuurin kehittämistä tehokkaampia keinoja vaikutusalueen aluerakenteen kehitykseen vaikuttamisessa. Luvun 3.2.3 tulokset alueen liikenneinfrastruktuurin kehittämistarpeista eivät myöskään tue sitä, että kanavahankkeet olisivat tehokkain liikennepoliittinen keino vaikutusalueen aluerakenteen tukemiseksi.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Aluepolitiikan tavoitteena on tasoittaa alueellisista elintaso- ja elinolosuhde-eroista aiheutuvaa eriarvoisuutta. Suurin osa Järvi-Suomen kanavahankkeiden vaikutusalueesta kuuluu aluepolitiikkaa toteuttaviin Euroopan unionin tavoiteohjelmiin. Myös vaikutusalueen aluerakenteen tilastolliset tunnusluvut osoittavat tarpeen vaikutusalueen aluerakenteen kehittämisen tukemiselle. Aluerakenteelliset ongelmat ovat kärjistyneimpiä Saimaan vesistöalueella sijaitsevilla Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan maakunnissa.

Liikennepolitiikka toteuttaa aluepoliittisia tavoitteita, koska väylänpitoon ja väylien kehittämiseen suunnatut varat omalta osaltaan turvaavat alueiden kehittymistä ja lisäävät alueellista tasa-arvoa. Myös liikenteen hinnoittelulla on toteutettu aluepolitiikkaa mm. vapauttamalla sisävesiliikenne väylämaksuista. Liikenneministeriön hallinnonalan määrärahoista kuitenkin vain pieni osa kohdistetaan puhtaasti aluepoliittisiin perustein.

Pääosa vaikutusalueen elinkeinoelämän kuljetuksista (myös Suomen sisäisissä kuljetuksissa) kulkee nykytilanteessa tie- ja rataverkolla. Vaikutusalueen metsäteollisuuden vientikuljetukset tapahtuvat pitkälti rautatiekuljetuksina Kotkan, Haminan, Loviisan, Helsingin, Rauman ja Perämeren merisatamiin. Yritysten tiheän kuljetusfrekvenssin ja nykyisen kaltaisen kuljetusjärjestelmän varaan rakentuneisiin jakelujärjestelmiin ei myöskään ole odotettavissa merkittäviä muutoksia ainakaan lähitulevaisuudessa. Vaikutusalueen maakuntien liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet painottuvatkin nykyisen tie- ja rataverkon kehittämiseen. Voidaan olettaa, että näiden liikennejärjestelmän osien kehittämisellä on saavutettavissa suurempia aluerakenteellisia hyötyjä kuin mitä kanavahankkeilla on mahdollista saavuttaa, jos niiden palvelutasossa on elinkeinoelämää hyödyttäviä parantamistarpeita. Kanavahankkeet voivat myös syrjäyttää alueen muita liikenneinvestointeja tai laskea muun liikenneverkon ylläpidon tasoa.

Kanavahankkeiden osalta maakunnille on tärkeää niiden mahdollistama ympärivuotinen liikenne sekä uudet mahdollisuudet alueen matkailun kehittämisessä. Kymijoen – Mäntyharjun kanavaparin katsotaan toteuttavan tehokkaimmin näitä tavoitteita. Samalla Kymijoen – Mäntyharjun kanavapari on kuitenkin uhka vaikutusalueen rannikon satamille ja erityisesti Saimaan nykyiselle kanavalle. Tästä huolimatta yksikään vaikutusalueen maakunta ei ole ottanut kielteistä kantaa Kymijoen – Mäntyharjun kanavaparin rakentamiseen.

Kanavahankkeet voivat aikaansaada vaikutusalueen aluerakenteen kehitystä tukevia tuottavuusvaikutuksia lähinnä metsäteollisuudessa ja matkailussa. Metsäteollisuudessa tavoiteltujen aluerakenteellisten vaikutusten aikaansaamiseksi oleellista on työvoimapanoksen ja kuljetuskustannusten osuus tuotannossa. Karkeasti arvioiden Saimaan kanavan laajentaminen saattaa johtaa 0,5 % ja Kymijoen - Mäntyharjun kanavaparin rakentaminen 0,2 % säästöön metsäteollisuuden tuotantokustannuksissa. Säästöt ovat joka tapauksessa riittämättömät uusien vaikutusalueelle kohdistuvien investointien syntymiseen. Kanavahankkeet voivatkin lähinnä auttaa alueen metsäteollisuuden nykyisten työpaikkojen säilyttämisessä.

Matkailussa tuotannon kasvulla on merkittävä suora ja kerrannainen hankkeiden vaikutusalueelle kohdistuva työllistävä vaikutus, koska matkailuelinkeinossa työvoimapanoksen osuus on suuri. Matkailun tuotannon lisääntymisestä seuraava kulutusvaikutus on kuitenkin pienempi kuin korkean arvonlisäyksen toimialoilla. Kasvuvaikutusten aikaansaamisessa risteilymatkailun kehittämisessä on suurempi potentiaali kuin veneilymatkailussa, koska toimiva matkailu-

konsepti vaatii tuekseen rannoilla tuotettuja uusia matkailupalveluja. Kanavahankkeita keskenään vertailtaessa Saimaan kanavan laajentaminen ei juurikaan tuo lisäarvoa alueen matkailulle, mutta Kymijoen - Mäntyharjun kanavapari tarjoaa mahdollisuuksia erityisesti risteilymatkailun kehittämiseen Päijänteen ja Saimaan alueella. Vaikka matkailu olisikin koko kansantalouden tasolla siirtymää alueiden välillä, tukee vaikutusalueen matkailun kehittäminen maan keskiarvoa heikommin kehittyneiden alueiden kehitystä. Se on siis aluepoliittisesti perusteltua yhteiskuntataloudellista hyötyä.

Vaikka eri sektoripolitiikkoja on vaikea asettaa tehokkuusjärjestykseen aluepolitiikan toteuttajina, voidaan maakuntien kannanottojen ja tässä työssä esitettyjen näkökulmien perusteella olettaa esimerkiksi elinkeino- ja koulutuspoliittisten toimenpiteiden olevan liikenneinfrastruktuurin kehittämistä tehokkaampia keinoja vaikutusalueen aluerakenteen kehitykseen vaikuttamisessa. Maakuntien kehittämistavoitteissa tärkeässä asemassa olevaa korkean teknologian toimialojen kehittämistavoitetta kanavahankkeet eivät juurikaan tue. On myös huomattava, että sisävesiliikenne nauttii jo nyt merkittävää aluepoliittiseksi tueksi tulkittavassa olevaa tukea vapautuksena väylämaksuista.

Järvi-Suomen kanavahankkeet toteuttavat omalta osaltaan kansallisen ja EU:n aluepolitiikan tavoitteita, koska ne parantavat yritysten toimintaedellytyksiä, edistävät työpaikkojen syntymistä ja vahvistavat alueiden talouden perustaa. Tämä tulee myös ottaa huomioon päätettäessä kanavahankkeiden toteuttamisesta. Tämä selvitys ei kuitenkaan tue sitä, että kanavahankkeet ovat erityisen tehokas tapa vaikutusalueen aluerakenteen tukemiseksi, koska metsäteollisuuden eduksi koituvien kuljetuskustannussäästöjen tuottavuusvaikutukset ovat riittämättömät alueelle kohdistuvien uusien investointien perustelemiseksi. Kymijoen - Mäntyharjun kanavapari toisi kuitenkin uusia mahdollisuuksia alueen matkailuelinkeinon laajentamiseen. Vaikutuksen suuruutta ei kuitenkaan tule yliarvioida, koska Saimaan nykyisen kanavan kautta kulkee vuosittain hieman alle 90000 risteilymatkustajaa ja näidenkin osalta on enemmän kyse Viipurin kuin Saimaan vetovoimasta. Järvi-Suomen matkailua kehitettäessä on kuitenkin perusteltua edelleen selvittää mitä mahdollisuuksia Päijänteen ja Saimaan yhdistävät kanavahankkeet voivat tarjota alueen matkailun kehittämiseksi, koska tätä kautta on mahdollista saada aluerakenteen kehitystä tukevia pitkän aikavälin vaikutuksia.

LÄHTEET

- Button Kenneth (1998): Infrastructure investment, endogenous growth and economic convergence. *Annals of Regional Science* (1998) 32:145-162.
- Hjerppe Reino ja Kemppi Heikki (1998): Julkisen infrastruktuurin tuottavuus. VATT-muistioita 36, Helsinki.
- Elinkeinoelämän valtuuskunta (EVA) (1999): Suomen uusjako – raportti aluekehityksestä ja sen vaikutuksista. EVA-raportti.
- Eskelinen Heikki (1989): Alueellinen kehitys ja aluepolitiikka. Artikkel Loikkasen ja Pekkarisen toimittamassa julkaisussa ”Suomen kansantalous”. WSOY Porvoo.
- Etelä-Karjalan Liitto (1998): Etelä-Karjalan kehittämisohjelman tarkistus 1997 – 1999. Lappeenranta.
- Etelä-Savon Liitto (1998): Etelä-Savon aluekehittämisohjelma 1997 – 2000. Mikkeli.
- Kangasharju Aki, Jukka-Pekka Kataja ja Vesa Vihriälä (1999a): Suomen aluerakenteen viimeaikainen kehitys. Pellervon taloudellisen tutkimuslaitoksen työpapereita N:o 17, Helsinki.
- Kangasharju Aki, Jukka-Pekka Kataja ja Vesa Vihriälä (1999b): Tarvitaanko aluepolitiikkaa? Pellervon taloudellisen tutkimuslaitoksen työpapereita N:o 18, Helsinki.
- Kangasharju Riitta (1999): Maakuntien taloudellinen kehitys 1998 - 2002. ESR-julkaisut -sarja, Helsinki.
- Keski-Suomen Liitto (1998): Keski-Suomen aluekehittämisohjelma 1998; osat I ja II. Jyväskylä.
- Kymenlaakson Liitto (1997): Kymenlaakson kehittämisohjelma 1998 – 2008. Karhula.
- Liikenneministeriö (1999): Toiminta- ja taloussuunnitelma 2000 – 2003. Helsinki.
- Liiketaloustieteellinen tutkimuslaitos (1990): Matkailuinvestointien toteuttamisen kansantaloudelliset ja julkistaloudelliset vaikutukset. Sarja B 64, Helsinki.
- Merenkulkulaitos (2000): Itä-Suomen kanavahankkeet – yhteiskuntataloudellinen kannattavuus. Merenkulkulaitoksen julkaisuja 5/2000.
- Pohjois-Karjalan Liitto (1998): POKAT 2006 – Pohjois-Karjalan maakunnan kehittämisen puitteet vuoteen 2006. Joensuu.
- Pohjois-Savon Liitto (1998): Pohjois-Savon kehittämisohjelma 1998 – 2000. Kuopio.
- Päijät-Hämeen Liitto (1998): Päijät-Hämeen aluekehittämisohjelma 1998 – 2000. Lahti.

Rantala Olavi (1999): Tuotannon ja työllisyyden alueellisen ennustamisen menetelmät. Elinkeinoelämän tutkimuslaitos, keskustelualoitteita No. 667, Helsinki.

Ratahallintokeskus (1999): Suomen rautatietilasto 1999. Helsinki.

Soininen Hannele (1999): Alueellisen kehittämisen rahoitus. Sisäasiainministeriö, Helsinki.

Suomen matkailun kehitys Oy (1997): Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset. Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja A:77, Helsinki.

Tervamäki Erkki, Tuomo Halla-Seppälä ja Arvo Peltonen (1988): Kaakkois-Suomen aluejärjestelmä ja sen kehittämismahdollisuudet. Helsingin yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja B31, Helsinki.

Tilastokeskus (1996): Panos – Tuotos 1992 – 1993. Tilastokeskus, Helsinki.

Tilastokeskus (1999a): Suomalaisten matkailu 1998. Liikenne ja matkailu 1999:9, Helsinki.

Tilastokeskus (1999b): Liikennetilastollinen vuosikirja 1999. Liikenne ja matkailu 1999:17, Helsinki.

Tilastokeskus (2000): Kuntafakta versio 2/99. Tilastokeskus, Helsinki.

LAIT JA ASETUKSET

N:o 1135/1993: Laki alueiden kehittämisestä.

N:o 1315/1993: Asetus alueiden kehittämisestä.

INTERNET-SIVUT

Sisäasiainministeriö: www.intermin.fi

Metsäteollisuus ry: www.forestindustries.fi

LIITE: VAIKUTUSALUEEN MAAKUNTALIITOILLE ESITETTY KYSELY

1 MAAKUNNAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

1.1 Kuvaillkaa lyhyesti liiton näkemyksiä Järvi-Suomen kanavahankkeiden hyvistä ja huonoista puolista.

1.2 Mikä seuraavista kanavahankkeista toteuttaa maakunnan tavoitteita tehokkaimmin?

- a) Uusia kanavia ei rakenneta, mutta Saimaan kanavalla toteutetaan sen nykymuotoisen toiminnan turvaavat investoinnit.
- b) Saimaan kanava laajennetaan isommille aluksille sopivaksi ja muutetaan talviliikennekelpoiseksi.
- c) Kymijoen - Mäntyharjun kanavapari rakennetaan ja Saimaan kanava pidetään nykyliikenteen ja veneilyn edellyttämässä kunnossa.
- d) Jokin muu kanavahanke tai kanavahankkeiden yhdistelmä?

Pääasialliset perustelut valinnalle:

1.3 Nimetkää tärkeysjärjestyksessä 5 maakunnan tavoitteita tehokkaasti toteutavaa liikennehanketta ja perustelkaa lyhyesti valinnat:

1.4 Mikä on liiton käsitys maakunnan teollisuuden liikenteellisistä tarpeista; mikä on kanavahankkeiden ja mikä muiden liikennehankkeiden merkitys?

1.5 Mitä mahdollisuuksia on saada tukea EU:n rakennerahastoista kanavahankkeiden tai muiden liikennehankkeiden toteuttamiseen?

1.6 Mitkä ovat maakunnan liikennejärjestelmän vahvuudet?

1.7 Mitkä ovat maakunnan liikennejärjestelmän heikkoudet?

1.8 Mitkä ovat maakunnan liikennejärjestelmän mahdollisuudet?

1.9 Mitkä ovat maakunnan liikennejärjestelmän uhkat?

2 MAAKUNNAN ALUERAKENNE

2.1 Mitkä ovat maakunnan kehittämisspolitiikan keskeiset kohdat yritysten toimintaedellytysten ja väestön hyvinvoinnin turvaamiseksi?

2.2 Mitä osa-alueita kansallisessa aluepolitiikassa tulisi painottaa maakunnan näkökulmasta?

2.3 Maakunnan kasvavat ja taantuvat toimialat:

a) Mitkä ovat maakunnan kasvavat toimialat ja miten niitä tuetaan?

b) Mitkä ovat maakunnan taantuvat toimialat ja miten niitä tuetaan?

2.4 Millaisia odotuksia liitolla on teollisuuden ja erityisesti metsäteollisuuden kehityksestä?

2.5 Mikä on liiton käsitys kanavahankkeiden vaikutuksesta maakunnan matkailuelinkeinon toiminta- ja kehittymisedellytyksiin?

2.6 Miten Kymijoen - Mäntyharjun kanavaprojektin toteuttaminen vaikuttaa alueen luonnonympäristöön?

2.7 Mitkä ovat maakunnan aluerakenteen vahvuudet?

2.8 Mitkä ovat maakunnan aluerakenteen heikkoudet?

2.9 Mitkä ovat maakunnan aluerakenteen mahdollisuudet?

2.10 Mitkä ovat maakunnan aluerakenteen uhat?